

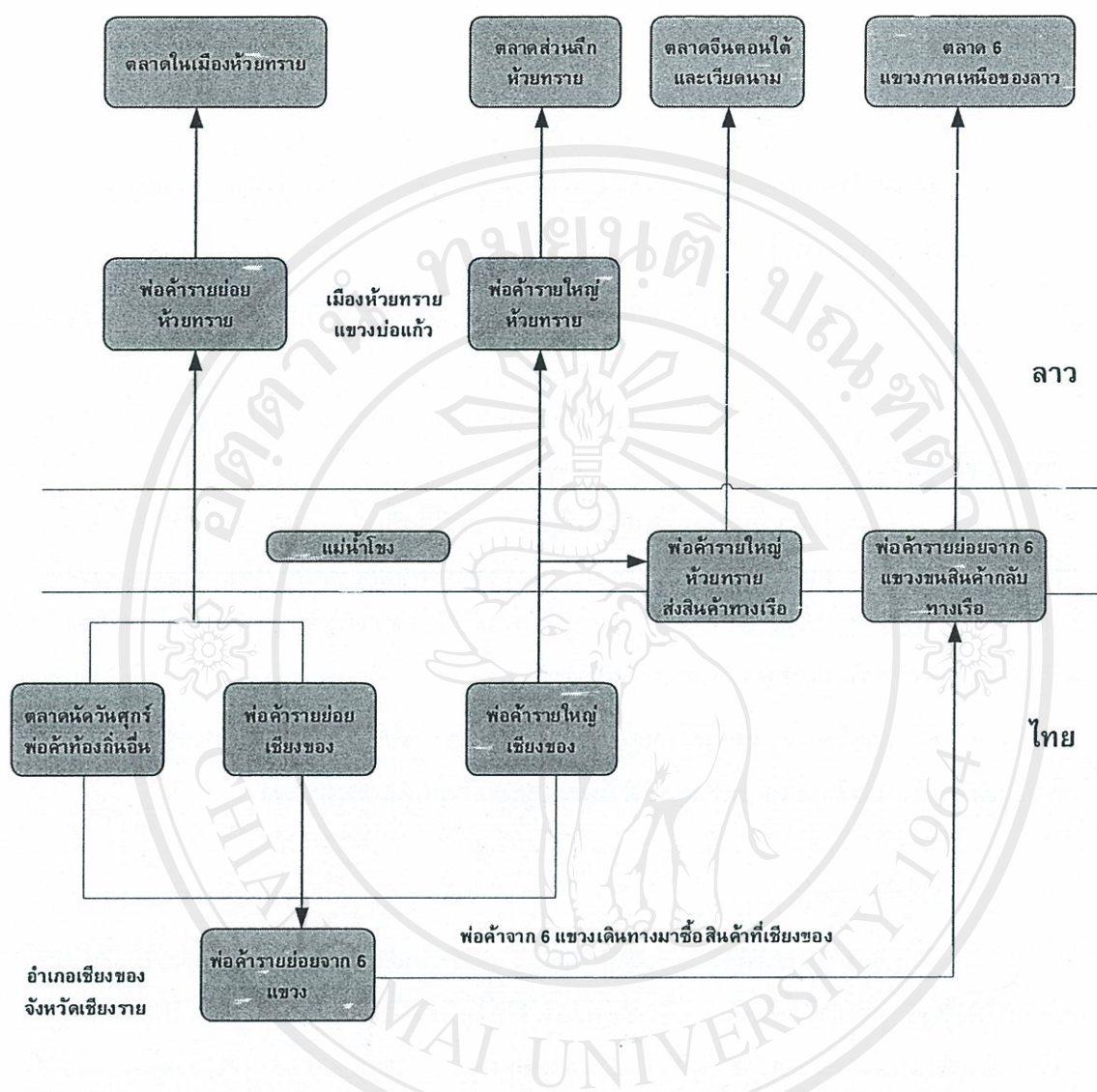
6.6.2 วิธีการส่งออกสินค้าจาก สปป.ลาวมาไทย

กรณีพ่อค้ารายใหญ่ เป็นรูปแบบของการติดต่อซื้อขายระหว่างพ่อค้ารายใหญ่ที่ ห้วยทรายและเชียงของมีขั้นตอนการค้า โดยเริ่มจากพ่อค้าห้วยทราย จะรับซื้อสินค้าจากแขวง ต่างๆ ทั้งจากพ่อค้าและรับซื้อจากชาวบ้านโดยตรง โดยสินค้าส่งออกส่วนใหญ่จะไม่ผ่านทาง เชียงของ แต่จะส่งออกทางบ้านเมืองมอม เขตเมืองตันผึ่ง ผ่านเข้าสหภาพพม่า บริเวณเขตอิทธิ พลของชนกลุ่มน้อยว่าแดง แล้วส่งเข้าไทยทางอำเภอแม่สาย เนื่องจากสะดวกต่อการลักลอบ ส่วนใหญ่เป็นสินค้าประเภทวู้ – ควาย ไชควาย น้ำตาล กระเทียม ลูกตาล และเปลือกบง

ส่วนในกรณีของการติดต่อระหว่างโรงเลื่อยแขวงบ่อแก้วกับพ่อค้าไม้แปรรูป เชียงของซึ่งเป็นเจ้าของเดียวกัน การส่งออกส่วนใหญ่จะผ่านด่านศุลกากรถูกต้องทั้งสองฝั่ง

กรณีพ่อค้ารายย่อย การติดต่อซื้อขายระหว่างพ่อค้ารายย่อยที่เป็นพ่อค้า ที่ห้วย ทรายติดต่อซื้อขายกับพ่อค้ารายย่อยในไทย ส่วนใหญ่จะไม่ผ่านด่านศุลกากรฝั่งไทยโดยเฉพาะ พ่อค้าฝั่งเมืองตันผึ่งจะเป็นพ่อค้ารายย่อยทั้งหมดทำหน้าที่เป็นตัวแทนรวบรวมสินค้าให้กับ พ่อค้ารายย่อยไทยโดยพ่อค้าไทยจะเป็นผู้ลงทุนให้ทั้งหมดและจะเข้ามารับซื้อสินค้าที่เมือง ตันผึ่งโดยตรง (ดูรูปภาพที่แผนภูมิที่ 6.10)

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved



ที่มา: จากการสำรวจ

รูปที่ 6.11 การส่งออกจากไทยไป สปป.ลาว อ.เชียงของ - ห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว

Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

6.6.3 การนำเข้า

การนำเข้าสินค้าจาก สปป.ลาว มาไทย จำแนกตามจุดการค้า

จุดการค้าห้วยทราย-เชียงของ มีวิธีการนำเข้าของพ่อค้ารายใหญ่และรายย่อย ดังนี้
พ่อค้ารายใหญ่

ก. การติดต่อซื้อขายระหว่างพ่อค้ารายใหญ่ที่ห้วยทรายและเชียงของมีขั้นตอนการค้า ดังนี้

- พ่อค้าห้วยทราย จะรับซื้อสินค้าจากแขวงต่าง ๆ ทั้งจากพ่อค้าคนกลางและรับซื้อจากชาวบ้านโดยตรง

- สินค้าส่งออกส่วนใหญ่จะไม่ผ่านทางเชียงของ แต่จะส่งออกทางบ้านเมืองมอมเขตเมืองต้นผึ้ง ผ่านเข้าสหภาพพม่าบริเวณเขตอิทธิพลของชนกลุ่มน้อยว่าแดงแล้วส่งเข้าไทยทางอำเภอแม่สาย เนื่องจากสะดวกต่อการลักลอบ ส่วนใหญ่เป็นสินค้าประเภทวัว-ควาย ไชควาย น้ำตาล กระเทียม ลูกตาล และเปลือกบง

ข. การติดต่อระหว่างโรงเลื่อยแขวงบ่อแก้ว กับพ่อค้าไม้แปรรูปเชียงของซึ่งเป็นเจ้าของเดียวกัน การส่งออกส่วนใหญ่จะผ่านด่านศุลกากรถูกต้องทั้งสองฝั่ง

พ่อค้ารายย่อย

เป็นพ่อค้าลาวที่ห้วยทรายติดต่อซื้อขายกับพ่อค้าไทย ส่วนใหญ่จะไม่ผ่านด่านศุลกากรฝั่งไทย จุดการค้าต้นผึ้ง - เชียงแสน พ่อค้าฝั่งเมืองต้นผึ้งเป็นพ่อค้ารายย่อยทั้งหมดทำหน้าที่เป็นตัวแทนรวบรวมสินค้าให้กับพ่อค้ารายย่อยไทย โดยพ่อค้าไทยจะเป็นผู้ลงทุนให้ทั้งหมดและจะเข้ามารับซื้อสินค้าที่เมืองต้นผึ้งโดยตรง

ทั้งนี้พ่อค้าไทย - ลาวที่ทำการซื้อขายสินค้าด้านอำเภอเชียงของนั้นพ่อค้าของทั้ง 2 ประเทศเป็นคู่ค้าที่มีสายสัมพันธ์ติดต่อกันมาเป็นเวลานาน ลักษณะการค้าเป็นทั้งการค้าส่งและการค้าปลีก โดยพ่อค้าลาวที่ต้องการซื้อสินค้าจะใช้วิธีการส่งสินค้าจากคู่ค้าของตน พ่อค้าทางฝั่งไทยส่วนใหญ่เป็นพ่อค้าท้องถิ่นใน อำเภอเชียงแสน และเมื่อถึงเวลาจะใช้เรือบรรทุกสินค้าจากท่าเรือเชียงแสนข้ามแม่น้ำโขงขึ้นที่ท่าเรือเมืองห้วยทรายของลาว ซึ่งจะเป็นแหล่งกระจายสินค้า โดยพ่อค้ากลางด้านเมืองห้วยทรายจะเป็นผู้กระจายสินค้าไปยังเมืองต่างๆของลาว ทั้งนี้การชำระเงินค่าสินค้าของทั้งสองฝ่ายจะเป็นเงินสดบาทของไทยเกือบทั้งหมดโดยเมื่อพ่อค้าลาวได้รับสินค้าก็จะชำระเงินสดทันที การซื้อ - ขาย จึงสิ้นสุดลงตรงนั้น

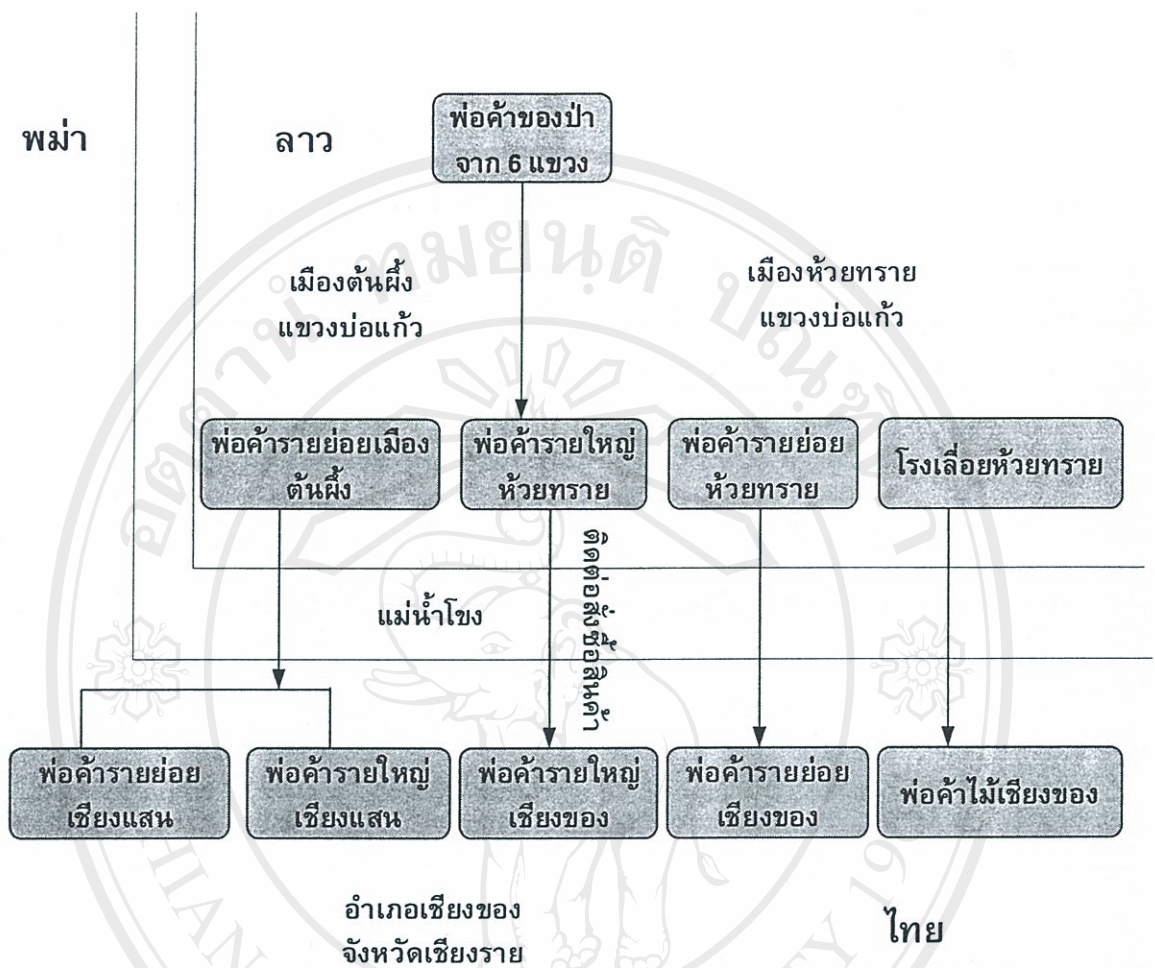
การติดต่อซื้อขายระหว่างพ่อค้ารายใหญ่ที่ห้วยทรายและเชียงของมีขั้นตอนการค้า ดังนี้

พ่อค้าห้วยทรายจะรับซื้อสินค้าจากแขวงต่างๆ ทั้งจากพ่อค้าและรับซื้อจากชาวบ้านโดยตรง โดยสินค้าส่งออกส่วนใหญ่จะไม่ผ่านทางเชียงของ แต่จะส่งออกทางบ้านเมืองมอม เขตเมืองตันผึ่ง ผ่านเข้าสหภาพพม่า บริเวณเขตอิทธิพลของชนกลุ่มน้อยว่าแดง แล้วส่งเข้าไทยทางอำเภอแม่สาย เนื่องจากสะดวกต่อการลักลอบ ส่วนใหญ่เป็นสินค้าประเภทข้าว – ข้าว ไข่ ข้าว น้ำตาล กระเทียม ลูกดาว และเปลือกบง

สำหรับการติดต่อระหว่างโรงเลื่อยแขวงบ่อแก้วกับพ่อค้าไม้แปรรูป เชียงของซึ่งเป็นเจ้าของเดียวกัน การส่งออกส่วนใหญ่จะผ่านด่านศุลกากรถูกต้องทั้งสองฝั่ง

การติดต่อซื้อขายระหว่างพ่อค้ารายย่อยที่เป็นพ่อค้า ที่ห้วยทรายติดต่อซื้อขายกับพ่อค้ารายย่อยในไทย ส่วนใหญ่จะไม่ผ่านด่านศุลกากรฝั่งไทยโดยเฉพาะ พ่อค้าฝั่งเมืองตันผึ่งจะเป็นพ่อค้ารายย่อยทั้งหมดทำหน้าที่เป็นตัวแทนรวบรวมสินค้าให้กับพ่อค้ารายย่อยไทย โดยพ่อค้าไทยจะเป็นผู้ลงทุนให้ทั้งหมดและจะข้ามมารับซื้อสินค้าที่เมืองตันผึ่งโดยตรง (ดูรูปที่ 6.10 ประกอบ)

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved



ที่มา: จากการสำรวจ

รูปที่ 6.12 การนำเข้าสินค้าจากสปป.ลาว ด้านอำเภอเชียงของ

การนำเข้าสินค้าจากสปป.ลาว ส่วนใหญ่เป็นไม้แปรรูป ซึ่งเมื่อนำขึ้นฝั่งที่ท่าเรือเชียงแสน ก็จะจำหน่ายสินค้าไปสู่แหล่งที่ต้องการในจังหวัดเชียงรายและจังหวัดปริมณฑลในภาคเหนือ และจังหวัดอื่นๆ ต่อไป

พ่อค้าไทย - ลาวที่ทำการค้าขายกันส่วนใหญ่เป็นคู่ค้าที่มีความสัมพันธ์กันทางเครือญาติ, ความเชื่อถือเนื่องจากการติดต่อค้าขายกันมาเป็นเวลานานระหว่างพ่อค้าท้องถิ่นอำเภอเชียงของกับพ่อค้าลาวฝั่งห้วยทราย และเนื่องจากด้านศุลกากรเชียงของนั้นทำการเปิดเป็นด่านถาวร จึงทำให้การซื้อขายสินค้าที่อำเภอเชียงของเป็นการค้าที่ผ่านพิธีการศุลกากรเกือบทั้งหมดโดยสินค้าที่ขายได้ ร้อยละ 50 ในปัจจุบันนั้น เป็นสินค้าที่จำหน่ายให้กับผู้บริโภคและพ่อค้าฝั่งห้วยทราย

ส่วนพ่อค้าส่งออกไทยในเขตตัวอำเภอเชียงของ ส่วนใหญ่เป็นพ่อค้าท้องถิ่นซึ่งจะทำการค้าขายกับพ่อค้าลาวฝั่งเมืองห้วยทรายเป็นประจำอยู่แล้ว ถ้าพ่อค้าลาวต้องการสินค้าใดก็จะมีการสั่งสินค้าไว้ในวันพุธของทุกสัปดาห์ และจะมารับสินค้าดังกล่าวในวันศุกร์ โดยพ่อค้าขายส่งฝั่งเมืองห้วยทราย จะส่งสินค้าไปขายต่อถึง หลวงพระบาง ร้อยละ 70 - 80 ส่วนที่เหลือขายในเมืองห้วยทราย และเมืองต่างๆ ในละแวกนั้น ทางด้านการนำเข้าสินค้าจาก สปป.ลาวนั้น สินค้าเข้าที่สำคัญได้แก่ ถ่านหินลิกไนต์ ซึ่งบริษัทเวียงภูคาซึ่งเป็นบริษัทนำเข้าลิกไนต์ของไทย แต่จดทะเบียนใน สปป.ลาวเป็นผู้นำเข้าถ่านหินจากแหล่งแร่ ในเมืองน้ำเงินของลาว รวมถึงสินค้าประเภทไม้แปรรูปที่บริษัทไทยที่ได้รับสัมปทานการตัดไม้ในฝั่งสปป.ลาว นำไม้แปรรูปเข้าประเทศทางด้านอำเภอเชียงของด้วย

การชำระเงิน

การชำระเงินค่าสินค้าและบริการในการค้าชายแดนระหว่างไทย-ลาวนั้น มีการชำระเงินเป็นเงินสดบาททั้งหมด ทั้งนี้เมื่อพ่อค้าหรือประชาชนจากเมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว สปป.ลาว เดินทางเข้ามาซื้อของในตัวอำเภอเชียงของก็จะจ่ายเป็นเงินบาท และในกรณีที่พ่อค้าไทยซื้อสินค้าจากสปป.ลาวก็จะชำระค่าสินค้าและบริการเป็นเงินสกุลบาท เป็นต้น

ตารางที่ 6.6 ท่าเรือเชียงของ - ท่าเรือจิ่งหง

ท่าเรือ	ประเทศ	ระยะทาง (กม.)
Jing Hong (จิ่งหง)	จีน	302
Kuan Lei (กวนเหลย)	จีน	284
Nam Ywang River Mouth	พม่า	199
Wan Seng (วังเสียง)	พม่า	180
Ban Xieng Kok (เชียงกก)	ลาว	166.5
Wan Lawn Lung	พม่า	82
Muang Mum (เมืองมอม)	ลาว	77
Wan Pung (วังปุง)	พม่า	77
Wan Pa-Hsak	พม่า	70
Golden Triangle (สามเหลี่ยมทองคำ)	ไทย	68
Done Peng	ลาว	61
Chiang Saen (เชียงแสน)	ไทย	59
Ban Houei Sai (บ้านห้วยทราย)	ลาว	1
Chiang Khong (เชียงของ)	ไทย	0

ที่มา: ด้านศุลกากรเชียงของ

บทที่ 7

วิธีการค้าและเส้นทางการขนส่งระหว่างไทย - จีนตอนใต้

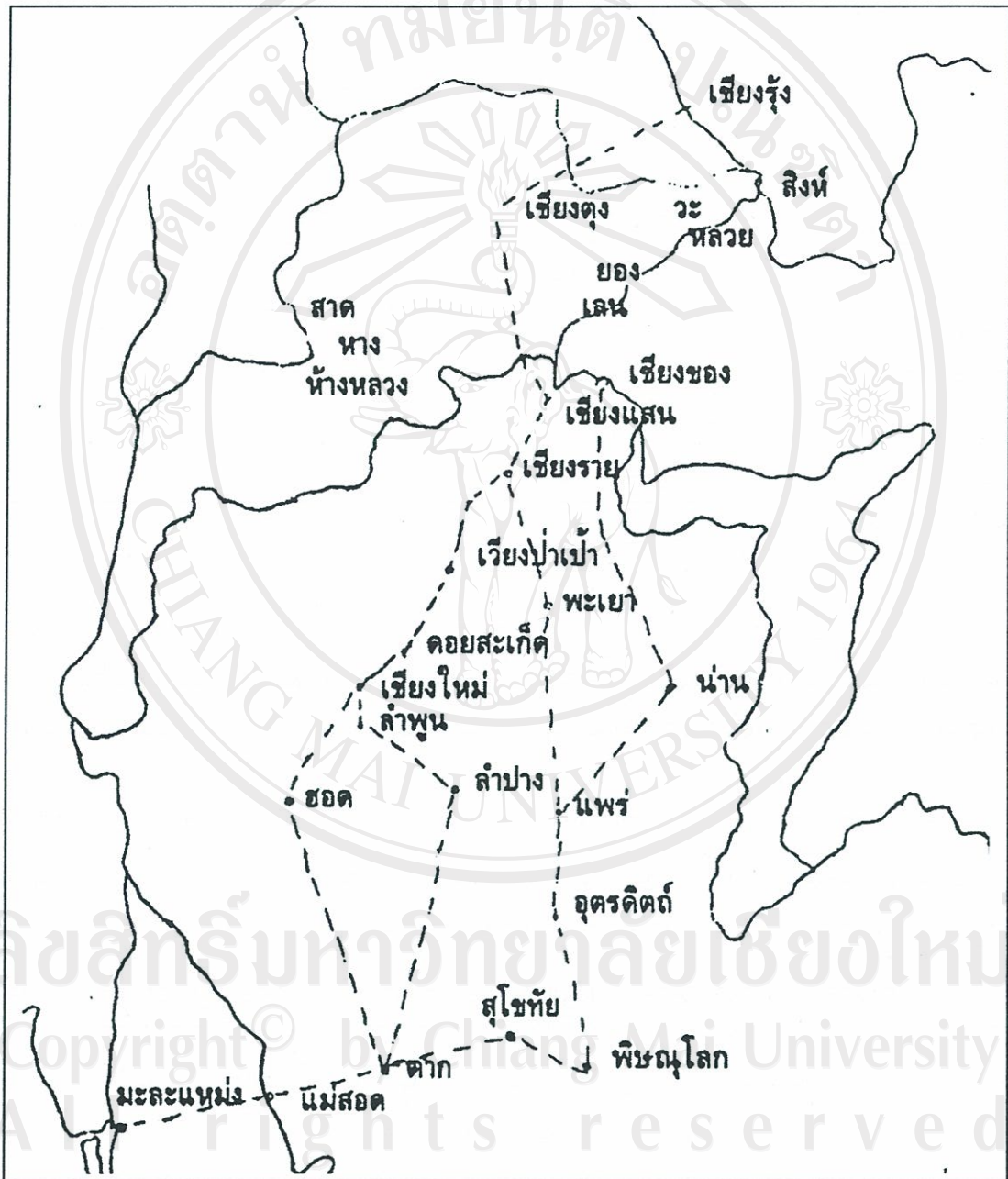
7.1 บทนำ

ในบทนี้ต้องการนำเสนอวิธีการตลาดและการชำระเงินของการค้าชายแดนไทยกับจีนตอนใต้เพื่อให้ทราบถึงข้อเท็จจริงทางการค้า สภาพการค้า มูลค่าการค้า วิธีการทำการค้า การขนส่งสินค้า รวมถึงการชำระค่าสินค้าระหว่างผู้ประกอบการทั้งสองประเทศ ทั้งที่ผ่านพิธีการและไม่ผ่านพิธีการศุลกากร อันจะทำให้เป็นแนวทางในการทำความเข้าใจในบทต่อไปนี้ถึงกฎระเบียบและความร่วมมือระหว่างประเทศในภูมิภาคนี้ รวมไปถึงการวิเคราะห์ปัญหาอุปสรรคของการค้าชายแดนตั้งแต่อดีต - ปัจจุบัน รวมไปถึงการคาดคะเนสิ่งที่จะเกิดขึ้นในอนาคตได้

จีนตอนใต้หรือมณฑลยูนนานเป็นมณฑลทางภาคใต้สุดของประเทศจีน มีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติ ตามราคาตลาด ปี พ.ศ. 2543 – 2547 เท่ากับ 195.5 207.5 223.2 246.5 292.0 พันล้านหยวนตามลำดับ ยูนนานประกอบด้วยเมืองต่าง ๆ 16 เมือง และเขตปกครองตนเอง 1 แห่ง ได้แก่ นครคุนหมิง เมืองตงชว่น เมืองเจาหนง เมืองชวีจิ่ง เมืองอวีซี เมืองหนงเหอ เมืองเหวินชาน เมืองซือเหมา เมืองฉุโหยง เมืองต้าหลี่ เมืองหลี่เจียง เมืองเป่าชาน เมืองเต๋อหนง เมืองหลิงชว่ง เมืองเต๋อชิง เมืองนุ่เจียง และเขตปกครองตนเองสิบสองปันนา และในการประชุมผู้แทนสมาชิกพรรคคอมมิวนิสต์แห่งมณฑลยูนนานครั้งที่ 7 เมื่อวันที่ 13 ธันวาคม 2544 มณฑลยูนนานได้กำหนดเป้าหมายและยุทธศาสตร์ในช่วงแผนพัฒนาฉบับที่ 10 (ค.ศ. 2001-2005) ให้เป็นมณฑลที่มีความแข็งแกร่งด้านเศรษฐกิจสีเขียว เป็นมณฑลที่มีความยิ่งใหญ่ด้านวัฒนธรรมประชาชาติ และเป็นมณฑลเมืองหน้าด่านของภาคตะวันตกของจีนที่เปิดสู่ประเทศเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และเอเชีย (ดูเพิ่มเติมภาคผนวกท้ายบทที่ 7)

จากยุทธศาสตร์ของมณฑลยูนนาน บ่งชี้ให้เห็นถึงความมุ่งมั่นและตั้งใจของประเทศจีนที่จะส่งเสริมให้มณฑลยูนนานระบายผลผลิตของตนเองและผลผลิตของภาคตะวันตกออกสู่ประเทศในเขตเอเชียอาคเนย์ผ่านทางประเทศในเขตอนุภูมิภาค ซึ่งประกอบด้วยพม่า ลาว และไทย เนื่องจากเส้นทางการขนส่งสินค้าจากมณฑลยูนนานออกสู่ทะเลผ่านประเทศทั้งสามมีระยะทางประมาณ 1,200 กิโลเมตร เมื่อเทียบกับการขนส่งสินค้าจากมณฑลยูนนานออกสู่ท่าเรือทางภาคตะวันออกซึ่งมีระยะทางไกลกว่ากันเกือบ 2-3 เท่าตัวแล้ว ย่อมมีความคุ้มค่าในการขนส่งมากกว่า และเมื่อพิจารณาตามศักยภาพของประเทศแล้ว ประเทศไทยเป็นประเทศที่มีศักยภาพเพียงพอที่จะรองรับกับปริมาณสินค้าของจีน เนื่องจากมีสาธารณูปโภคที่พร้อม ไม่ว่าจะเป็นทางน้ำ ทางถนนและท่าเรือน้ำลึก รวมถึงประชากรมีรายได้อยู่ในระดับที่ดีเมื่อเทียบกับประเทศ

เพื่อนบ้าน เช่น พม่า ลาว ทำให้ในช่วง 2-3 ปีที่ผ่านมา ประเทศจีนเร่งสร้างสัมพันธ์อันดีกับประเทศทั้งสาม และเร่งดำเนินการระเบิดเกาะแก่งกลางแม่น้ำโขง ซึ่งเป็นอุปสรรคในการขนส่งทางน้ำ เพื่อให้ปริมาณการค้าสามารถขยายตัวได้เพิ่มขึ้นสูงกว่าในปัจจุบัน



หมายเหตุ --- เส้นทางการค้าชายแดนไทย - พม่า - ไทย - จีนตอนใต้

รูปที่ 7.1 เส้นทางการค้าชายแดนไทย - จีนในอดีต

ซึ่งการที่จีนตอนใต้¹ โดยทางกายภาพไม่มีพรมแดนติดกับไทยเหมือนประเทศเพื่อนบ้านอื่น แต่จีนตอนใต้โดยเฉพาะมณฑลยูนนานมีความเชื่อมโยงทางด้านเศรษฐกิจการค้าและการท่องเที่ยวกับประเทศไทยทางด้านภาคเหนือตอนบนมาตั้งแต่อดีต เส้นทางการค้าเดิมนั้นเป็นการค้าที่เริ่มจากเมืองเชียงรุ่ง มณฑลยูนนาน ซึ่งถือเป็นศูนย์กลางการค้าที่สำคัญในอดีตผ่านเมืองต้าหลั่ว จนมาถึงเมืองเชียงตุง ในรัฐฉาน สหภาพพม่า ซึ่งเป็นเสมือนเมืองผ่านที่เชื่อมต่อสิบสองปันนาและมณฑลยูนนานกับภาคเหนือตอนบนของไทย (รูปที่ 7.1) สินค้าที่ส่งมาขายในไทยส่วนใหญ่เป็นสินค้าขั้นต้น เช่น ฝ้าย โลหะ ฝิ่น ของป่า ใบชาและเกลือ² ทั้งนี้การค้าระหว่างภาคเหนือกับจีนตอนใต้โดยดั้งเดิมนั้นส่วนใหญ่ไม่ได้เป็นการค้ากับพ่อค้าจีนโดยตรง แต่เป็นการติดต่อซื้อขายผ่านพ่อค้าเชียงตุงเป็นสำคัญ ซึ่งแตกต่างจากการค้าในปัจจุบันที่เป็น การติดต่อค้าขายระหว่างพ่อค้าไทยกับพ่อค้าจีนโดยตรง กระทำพิธีการนำเข้า-ส่งออกผ่านด่านศุลกากรเชียงแสน อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย ส่วนใหญ่ขนส่งสินค้าทางน้ำผ่านแม่น้ำโขงไปยังท่าเรือในเขตปกครองพิเศษสิบสองปันนา มณฑลยูนนาน ประเทศจีน หรือบางครั้งอาจทำการขนส่งสินค้าโดยอาศัยเส้นทางผ่านสหภาพพม่าและ สปป.ลาว โดยรถยนต์ (ธนาคารแห่งประเทศไทย สำนักงานภาคเหนือ, 2548)

ดังที่กล่าวไปแล้วถึงความสำคัญของจีนตอนใต้ทั้งในด้านของปริมาณการค้าระหว่างกันของภาคเหนือตอนบนของไทย-จีนตอนใต้ประกอบกับการแสวงหาความร่วมมือของจากยุทธศาสตร์และนโยบายของรัฐบาลกลางและรัฐบาลมณฑลยูนนาน บ่งชี้ให้เห็นถึงความมุ่งมั่นและความตั้งใจที่จะส่งเสริมให้มณฑลยูนนานมีเศรษฐกิจที่ดีขึ้น สามารถระบายผลผลิตของมณฑลและมณฑลข้างเคียงออกสู่ตลาดต่างประเทศ โดยผ่านประเทศในเขตอนุภูมิภาค ซึ่งประกอบด้วยพม่า ลาว และไทย เนื่องจากเส้นทางการขนส่งสินค้าจากมณฑลยูนนานออกสู่ทะเลผ่านประเทศทั้งสามมีระยะทางประมาณ 1,200 กิโลเมตร เทียบกับการขนส่งสินค้าจากมณฑลยูนนานออกสู่ท่าเรือทางภาคตะวันออกซึ่งมีระยะทางไกลกว่าเกือบ 2-3 เท่าตัว และเมื่อพิจารณาศักยภาพของประเทศต่างๆ แล้ว พบว่าประเทศไทยเป็นประเทศที่มีศักยภาพเพียงพอที่จะเป็นเส้นทางออกสู่ทะเลของสินค้าของจีน เนื่องจากมีโครงสร้างพื้นฐานที่พร้อมทั้งท่าเรือในแม่น้ำโขง ถนนในประเทศ และท่าเรือน้ำลึก รวมถึงประชากรมีรายได้อยู่ในระดับที่ดีเมื่อเทียบกับประเทศเพื่อนบ้าน เช่น พม่า ลาว ในช่วง 2-3 ปีที่ผ่านมา ประเทศจีนเร่งสร้างสัมพันธ์อันดีกับประเทศทั้งสาม และเร่งดำเนินการปรับปรุงร่องน้ำในแม่น้ำโขง ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการขนส่งสินค้าทางน้ำ เพื่อให้รองรับการขนส่งสินค้าทางน้ำที่จะขยายตัวสูงขึ้นในอนาคต (ดูเพิ่มเติมเส้นทางและการขนส่งสู่จีนตอนใต้ในบทที่ 9)

¹ จีนตอนใต้ตั้งอยู่ทางด้านใต้ของแม่น้ำแยงซี ประกอบด้วยมณฑลหรือเขตฯ อื่นๆ ที่อยู่ในภาคใต้ ภาคตะวันออกเฉียงใต้ และภาคตะวันตกเฉียงใต้ ของจีน เช่น ฮกเกี้ยน (ผู้เจียน) กวางตุ้ง กวางสี กุ้ยโจว เสฉวน เจ้อเจียง เจียงซี ยูนนาน เขตปกครองตัวเองทิเบต เป็นต้น

² ไทย-พม่า-ลาว-จีน : สหสัมพันธ์เศรษฐกิจ สหสัมพันธ์วัฒนธรรม

7.2 จุดการค้าสำคัญของการค้าชายแดนไทย-จีนตอนใต้

ส่วนการค้าชายแดนของจีนตอนใต้ นั้น เป็นการค้าที่ผู้นำเข้าขุนนานที่อยู่ตามชายแดนสั่งซื้อสินค้าจากผู้ส่งออกไทย และขนส่งสินค้าผ่านพม่าและลาวเพื่อส่งต่อไปยังผู้ค้าส่งและค้าปลีกในมณฑลยูนนานอีกทอดหนึ่ง โดยมีจุดติดต่อการค้าผ่านแดนระหว่างไทย-จีนตอนใต้ กระทำกันในหลายท้องที่ของมณฑลยูนนาน และประเทศไทย บริเวณที่ติดต่อค้าขายสำคัญของมณฑลยูนนาน คือ เมืองคุนหมิงและเมืองสำคัญใกล้เคียง เช่น อวิ๋ชี่ ชวีจิ่ง ฉูโศยง รวมทั้งบริเวณเมืองท่าที่อยู่ตามชายแดน เช่น อำเภอซือเหมา เมืองต้าลี่ กวนเหล่ย์ และเชียงรุ่ง ของมณฑลยูนนาน บริเวณท่าเรือหัวฝู มณฑลกว๋างตุ้ง และท่าเรือฮ่องกง ทางด้านประเทศไทย จุดการค้าสำคัญอยู่ตามแนวชายแดนไทยที่ทำเรือเชียงแสน อำเภอเชียงแสน ท่าเรือเชียงของ อำเภอเชียงของ และอำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย ส่วนของพม่าคือจังหวัดท่าขี้เหล็ก

จากการศึกษาของธนาคารแห่งประเทศไทยสำนักงานภาคเหนือ (2548) พบว่าจุดการค้าสำคัญรายรอบชายแดนด้านจังหวัดเชียงราย ประกอบไปด้วยจุดการค้าที่สำคัญ 3 จุด ดังต่อไปนี้

1. จุดการค้าฝั่งไทย ได้แก่

(1) จุดการค้าอำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย อำเภอเชียงแสนเป็นอำเภอที่มีพรมแดนติด 2 ประเทศ คือ สหภาพพม่า และสปป.ลาว อำเภอเชียงแสนอยู่ห่างจากอำเภอเชียงของ 50 กิโลเมตร อำเภอแม่สาย 30 กิโลเมตร และห่างจากอำเภอเมือง จังหวัดเชียงราย 60 กิโลเมตร จุดผ่านแดนถาวรที่เชียงแสน เริ่มเปิดดำเนินการเมื่อวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2533 มีจุดติดต่อทางการค้าสำคัญ 3 จุด ได้แก่ จุดการค้ากับสปป.ลาว ซึ่งพ่อค้าชายแดนสามารถขนส่งสินค้าผ่านแม่น้ำโขงจากไทยไปยังเมืองตันผึ่ง แขวงบ่อแก้ว ส่วนจุดการค้ากับพม่ากระทำผ่านท่าเรือบ้านโป่งและท่าเรือสบห้วย และจุดติดต่อการค้ากับจีนตอนใต้ ทำการขนส่งสินค้าผ่านด่านพรมแดนที่อำเภอเชียงแสน เริ่มจากท่าเรือที่อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย ผ่านแม่น้ำโขง เข้าสู่จีนโดยตรงผ่านท่าเรือกวนเหล่ย์ ท่าเรือเชียงรุ่ง (เชียงรุ่ง) เขตสิบสองปันนาในมณฑลยูนนาน หรือสามารถเชื่อมต่อไปยังท่าเรือซือเหมา มณฑลยูนนาน หรือขนส่งผ่านท่าเรือสบห้วย(พม่า) ก่อนนำเข้าจีนที่บริเวณเมืองลง จังหวัดสิบสองปันนา มณฑลยูนนาน (รูปภาพที่ 7.1)

(2) จุดการค้าอำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย อำเภอเชียงของเป็นอำเภอที่มีชายแดนติดกับสปป.ลาว โดยมีแม่น้ำโขงเป็นแนวพรมแดน ความยาว 45 กิโลเมตร มีอาณาเขตติดต่อกับอำเภอเชียงแสน เมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว สปป.ลาว ในอำเภอเชียงของมีจุดการค้า 2 จุดคือ จุดผ่านแดนถาวรเชียงของ ซึ่งเปิดดำเนินการเมื่อวันที่ 25 มกราคม

2532 และจุดผ่านแดนชั่วคราวบ้านโจโก้ การค้าชายแดนที่ผ่านด่านเชียงของเกือบทั้งหมดเป็นการค้ากับสปป.ลาว แต่มีบางกรณีที่มีการค้าผ่านทางอำเภอเชียงแสนไม่สะดวก ทำให้มีสินค้าบางส่วนส่งไปจีนผ่านทางสปป.ลาว โดยกระทำพิธีการส่งออกไปลาวแทน เส้นทางการขนส่งจากสปป.ลาวไปยังจีนตอนใต้เริ่มจากเชียงของผ่านไปยังแขวงหลวงน้ำทา สปป.ลาว ถึงเมืองลำระยองประมาณ 254 กิโลเมตร หรือสามารถขนส่งสินค้าทางเรือผ่านแม่น้ำโขงไปยังเมืองปากแบ่ง หลวงพระบาง สปป.ลาว จนถึงเมืองเชียงรุ่ง (จีน) ได้

(3) จุดการค้าอำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย ซึ่งติดต่อกับจังหวัดท่าลี่ เขตภูพาน สหภาพพม่า ซึ่งเป็นเสมือนเมืองท่าที่รับสินค้าจากฝั่งไทยเข้าไปจำหน่ายต่อยังเมืองต่างๆ ในพม่า เช่น เชียงตุง ดองจี หรือมณฑลเจย์ หรือส่งผ่านไปจีนตอนใต้

2. จุดการค้าฝั่งจีน ได้แก่

(1) จุดการค้าบริเวณเมืองเชียงรุ่ง (เชียงรุ่ง) เขตปกครองตนเองสิบสองปันนา หรือแคว้นสิบสองปันนา (Xishuangbanna) มณฑลยูนนาน เป็นเมืองที่มีแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมหลากหลาย มีนักท่องเที่ยวจากจีนเดินทางมาท่องเที่ยวจำนวนมากโดยเฉพาะนักท่องเที่ยวจากมณฑลอื่นๆ ทำให้มีความต้องการสินค้าที่ระลึกจากไทยมาก เช่น เสื้อผ้า หัตถกรรม นอกจากนั้นยังมีสินค้าอุปโภคบริโภคจากไทยไปขายจำนวนมาก เป็นเมืองที่พ่อค้าไทยสามารถเดินทางไปติดต่อค้าขายกับจีนตอนใต้ได้สะดวก เนื่องจากมีสิ่งอำนวยความสะดวกที่พร้อมทั้งที่พัก ร้านอาหาร และการเดินทางสะดวก ทั้งทางบก ทางน้ำและทางอากาศ

(2) จุดการค้าบริเวณนครคุนหมิง เนื่องจากเป็นเมืองเอกของมณฑลยูนนาน มีประชากรประมาณ 6 ล้านคน(รวมประชากรจากมณฑลอื่นๆ) ทำให้มีความต้องการสินค้าจากต่างประเทศมาก รวมทั้งสินค้าจากไทย นอกจากนั้นยังเป็นทางผ่านที่จะขนส่งสินค้าระหว่างไทย-จีนได้สะดวก จึงเป็นจุดที่ผู้ประกอบการไทยและจีนใช้เป็นสถานที่ติดต่อค้าขายระหว่างกันที่สำคัญที่สุดของจีน

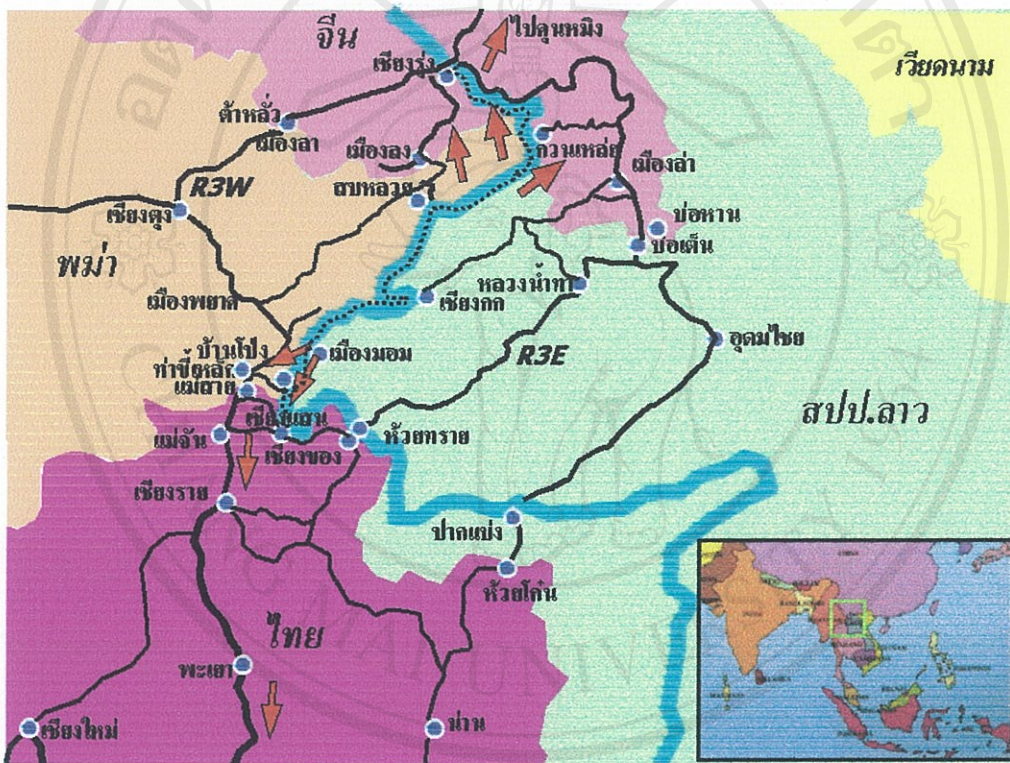
(3) จุดการค้าบริเวณท่าเรือกวนเหล่ย์ เนื่องจากเป็นท่าเรือที่อยู่ใกล้ประเทศไทยมากที่สุด จึงมีการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือนี้ค่อนข้างมาก ทำให้เป็นจุดที่พ่อค้าชายแดนทั้งไทยและจีนตอนใต้ใช้เป็นสถานที่ติดต่อค้าขายระหว่างกัน

3. จุดการค้าในพม่า ได้แก่

(1) จุดการค้าบริเวณตลาดท่าลี่ เขตภูพาน สหภาพพม่า จุดติดต่อค้าขายระหว่างผู้ประกอบการไทยและจีนที่สำคัญมาก เนื่องจากเป็นสถานที่ท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวชาวไทย จึงเป็นตลาดค้าขายสินค้าจีนที่สำคัญ นอกจากนั้นยังเป็นสถานที่พักสินค้าจีนก่อนขนส่งเข้าไทย โดยเฉพาะเครื่องใช้ไฟฟ้า สินค้าอุปโภคบริโภคทั่วไป และสินค้าอื่น ๆ

(2) จุดการค้าบริเวณท่าเรือสบหลายของพม่า เนื่องจากเป็นท่าเรือสำคัญของพม่า ที่ใช้ขนส่งสินค้าไทยผ่านพม่าเข้าจีนได้สะดวกจึงเป็นสถานที่ติดต่อการค้าสำคัญของผู้ประกอบการไทยและจีนตอนใต้

(3) จุดการค้าบริเวณเมืองลาของพม่า เป็นแหล่งท่องเที่ยวด้านบันเทิง ของชาวจีนในเขตสหภาพพม่า มีชาวจีนนิยมเดินทางไปท่องเที่ยวจำนวนมาก มีความต้องการสินค้ามากมายรวมทั้งสินค้าจากประเทศไทย จึงมีการติดต่อค้าขายระหว่างพ่อค้าไทยและจีนด้วย



ที่มา: สภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

รูปที่ 7.2 แสดงจุดการค้าและเส้นทางคมนาคมระหว่างภาคเหนือตอนบนและจีนตอนใต้

7.3 การขนส่งสินค้าชายแดนระหว่างไทย - จีนตอนใต้

(1) การขนส่งทางน้ำทางแม่น้ำโขงเป็นเส้นทางที่มีความสำคัญที่สุดในการค้าไทย-จีนตอนใต้ โดยมีสัดส่วนประมาณร้อยละ 95 ของการขนส่งสินค้าไทย-จีนตอนใต้ จากการประชุมระหว่าง 4 ประเทศ ประกอบด้วยไทย จีน ลาว พม่า ที่ประชุมได้ลงนาม ณ จังหวัดท่าขี้เหล็ก ประเทศพม่า เมื่อวันที่ 20 เมษายน 2543 เรื่องความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำโขงตอนบน “Agreement on Commercial Navigation on Lancang-Mekong River” ใน 4 ประเทศ และมีการลงนามอย่างเป็นทางการระหว่างรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมของทั้ง 4 ประเทศ ณ นครเชียงใหม่ เขตสิบสองปันนา มณฑลยูนนาน ประเทศจีน เมื่อวันที่ 26 มิถุนายน 2544 ส่งผลให้เกิดกฎ ระเบียบ การใช้แม่น้ำโขงร่วมกัน และมีอัตราภาษีการขนส่งสินค้าผ่านประเทศต่างๆ ที่ชัดเจนและแน่นอน และแต่ละประเทศจะเปิดท่าเรือพาณิชย์ รวม 14 แห่ง จำแนกเป็นท่าเรือในมณฑลยูนนาน ได้แก่ ท่าเรือซือเหมา เชียงรุ่งหรือจิ่งหง เหมิงหาน และกวนเหล่ย์ ท่าเรือในประเทศลาว ได้แก่ ท่าเรือ บ้านทราย เชียงกก เมืองมอม บ้านคูน ห้วยทราย และหลวงพระบาง ท่าเรือในประเทศพม่า ได้แก่ ท่าเรือวังเสิงและวังปุง ส่วนท่าเรือในประเทศไทย ได้แก่ ท่าเรือเชียงแสนและท่าเรือเชียงของ จังหวัดเชียงราย (กรมการค้าต่างประเทศ, 2545)

จากการสอบถามผู้ประกอบการ เดิมการขนส่งสินค้าจากไทยไปจีนใช้เวลานานมาก เช่น การขนส่งลำไยจากท่าเรือกรุงเทพ-เชียงใหม่ ใช้เวลา 26 วัน จากเชียงใหม่เข้าเมืองยี่อู่(ศูนย์กลางการค้าลำไย) 1 วัน รวม 27 วัน ทำให้ปัจจุบันบริษัทต่างๆ หันมาขนส่งทางแม่น้ำโขงแทน ซึ่งจะใช้เวลาจากเชียงใหม่-เชียงรุ่ง ใช้เวลา 4 วัน เชียงรุ่ง-คุนหมิง 3 วัน คุนหมิง-ยี่อู่ 4 วัน รวม 11 วัน นอกจากนี้การขนส่งทางแม่น้ำโขง 1 ตู้คอนเทนเนอร์ จะประหยัดค่าใช้จ่ายประมาณ 800 ดอลลาร์สหรัฐ จึงทำให้การขนส่งสินค้าในน้ำในแม่น้ำโขงได้รับความนิยมมากขึ้น ปัจจุบันมีเรือที่ให้บริการขนส่งสินค้าประมาณ 100 ลำ ส่วนใหญ่เป็นเรือของผู้ประกอบการจีน และจดทะเบียนในจีน ขณะที่เรือของไทยมีจำนวนน้อย และบางส่วนของผู้ประกอบการไทยก็จดทะเบียนเป็นเรือจีนเพื่อความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านพม่าและลาว การขนส่งสินค้าส่วนใหญ่เริ่มจากนำสินค้าจากคุนหมิงลงเรือที่ทำเรือกวนเหล่ย์ (ท่าเรือที่สำคัญที่สุดของจีนในแม่น้ำโขง) แวะท่าเรือในลาวเพื่อเสียค่าธรรมเนียมผ่านทาง ใช้เวลาในการขนส่งประมาณ 2 วันถึงท่าเรือเชียงแสน ส่วนการขนส่งสินค้าจากท่าเรือเชียงรุ่งจะใช้เวลา 3 วัน และหากออกจากท่าเรือซือเหมาใช้เวลา 4 วัน สำหรับการขนส่งสินค้าจากไทยไปจีนตอนใต้ จากท่าเรือเชียงแสนถึงท่าเรือกวนเหล่ย์ใช้เวลา 2.5 วัน

การขนส่งสินค้าจากจีนถึงไทยส่วนใหญ่ผู้ประกอบการนำสินค้าขึ้นที่ท่าเรือเชียงแสนถึงร้อยละ 70 เพื่อจำหน่ายบริเวณด่านแม่สาย ที่เหลืออีกร้อยละ 30 นำขึ้นที่เรือวังปุงของพม่า เพื่อนำไปจำหน่ายที่จังหวัดท่าขี้เหล็ก หรือลักลอบนำเข้ามาจำหน่ายในอำเภอแม่สาย

สำหรับท่าเรือเชียงของ มีผู้ประกอบการนำสินค้าจากจีนขึ้นท่าน้อยมาก เนื่องจากอยู่ไกลจากท่าเชียงแสนอีก 70 กิโลเมตร ทั้งยังมีเกาะแก่งจำนวนมาก

ในช่วงเดือนพฤษภาคม - ธันวาคม ระดับน้ำจะลึกระหว่าง 2 - 7 เมตร (บางช่วงที่น้ำหลากจะมีความลึกเกิน 7 เมตรขึ้นไป) สามารถใช้เรือขนาดใหญ่ขนส่งสินค้าได้ถึงลำละ 120-150 ตัน ในช่วงเดือนมกราคม - เมษายน ปริมาณน้ำน้อย ระดับน้ำจะลึกระหว่าง 1.5 - 2 เมตร ต้องใช้เรือขนาดเล็กที่ขนส่งสินค้าได้เพียง 40 - 60 ตัน อย่างไรก็ตาม รัฐบาลจีนมีแผนขุดลอกแม่น้ำโขงที่อยู่ในอาณาเขตของจีน ให้สามารถขนส่งสินค้า ได้ตลอดทั้งปี สำหรับระยะทางในการขนส่งสินค้าจากเชียงแสนไปซือเหมา ระยะทางรวม 540 กิโลเมตรจำแนกเป็นช่วงจากท่าเรือเชียงของไปเชียงแสน (จังหวัดเชียงราย) ประมาณ 70 กิโลเมตร จากท่าเรือเชียงแสนไปเชียงรุ่ง (ในจีน) ประมาณ 380 กิโลเมตรจากท่าเรือเชียงรุ่งไปซือเหมา (ในจีน) ประมาณ 90 กิโลเมตร

ค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าทางเรือ ประกอบด้วยค่าขนส่งสินค้า ค่าจ้างกรรมกร ค่าจ้างรถบรรทุก ภาษีนำเข้า ค่าธรรมเนียม และค่าบำรุงท่า เริ่มจากค่าขนส่งสินค้าอยู่ระหว่าง ตันละ 120-450 หยวน ขึ้นอยู่กับภาวะความต้องการใช้เรือเพื่อการขนส่งสินค้า และความยากลำบากในการขนส่งสินค้าโดยทั่วไปค่าขนส่งทางเรือ เช่น เรือขนาด 150 ตัน ในช่วงเดือนพฤษภาคม-ธันวาคม ค่าขนส่ง 35,000-40,000 หยวน (ประมาณ 168,000-192,000 บาท) ขณะที่ช่วงเดือนธันวาคม-เมษายน ราคาค่าขนส่งสูงขึ้นเป็น 45,000 หยวน (ประมาณ 216,000 บาท) เรือขนาด 80 ตัน เดือนพฤษภาคม-ธันวาคม ค่าขนส่ง 30,000-32,000 หยวน (ประมาณ 144,000-153,600 บาท) ขณะที่เดือนธันวาคม-เมษายน ราคาค่าขนส่งสูงขึ้นเป็น 35,000-40,000 หยวน (ประมาณ 168,000-192,000 บาท) อนึ่ง ค่าขนส่งยังขึ้นกับความต้องการขนส่งสินค้า หากความต้องการขนส่งสินค้าต่ำกว่าปริมาณเรือขนส่ง ค่าขนส่งจะลดลงและในทางกลับกันค่าขนส่งจะสูงขึ้น

ส่วนค่าจ้างกรรมกรขนส่งสินค้าจากเรือขึ้นรถบรรทุกที่ทำเรือจีน 150 หยวน/ตัน ค่าจ้างกรรมกรท่าเรือเชียงแสน 5 บาท/กระสอบ หรือ 3 บาท/กล่อ่งผลไม้ (สาลี แอปเปิล) สำหรับค่ารถบรรทุกสินค้าจากกว๋นเหล่ย์-คุนหมิงตันละ 250 หยวน ส่วนในไทยเหมาจ่ายคันละ 9,500.- บาท (12 ตัน) และยังมีค่าภาษีนำเข้าที่ประเทศไทยและจีนเรียกเก็บจากสินค้านำเข้าชนิดต่างๆ

ภาษีนำเข้า ค่าธรรมเนียม ค่าบำรุงท่า จำแนกเป็น (ก) เมื่อเข้าลาว เสียค่าธรรมเนียมผ่านทางอัตราร้อยละ 0.1 ของมูลค่าสินค้า แต่ส่วนใหญ่เสียในอัตราเหมาจ่ายประมาณ 2,000 บาท/ลำเรือ (เดิมคิดตามมูลค่าที่กำหนดในใบกำกับสินค้า ประมาณ 40,000-50,000 บาท/ลำเรือ) (ข) เมื่อเข้าจีน เสียภาษีนำเข้า เช่น ลำไยสดเสียภาษีนำเข้าในอัตราร้อยละ 30 ของมูลค่าสินค้า รวมกับภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 13 ของมูลค่าสินค้า ลำไยแห้ง เสียภาษีนำเข้าในอัตราร้อยละ 28 ของมูลค่าสินค้า รวมกับภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 13 ของมูลค่าสินค้า ซึ่งผู้นำเข้า

ของจีนส่วนใหญ่แจ้งว่าเป็นการนำเข้าลำไยจากพม่าหรือลาวเพื่อเสียภาษีในอัตราการค้าชายแดนที่ ลดลงเหลือกึ่งหนึ่งของอัตราปกติ หรือชำระภาษีเหมาจ่าย โดยในปัจจุบัน ภาษีเหมาจ่ายสำหรับลำไยแห้ง เกรด AA ค่าภาษี 2.25 หยวนต่อกิโลกรัม เกรด A ค่าภาษี 1.86 หยวนต่อกิโลกรัม เกรด B ค่าภาษี 1.25 หยวนต่อกิโลกรัม เกรด C ค่าภาษี 1.28 หยวนต่อกิโลกรัม (1 หยวนประมาณ 5.30 บาท)

ค่าบำรุงท่าเรือ จำแนกเป็นสินค้าขนถ่ายลงที่ท่าเรือเชียงรุ่ง เสียค่าบำรุงท่าร้อยละ 1.2-2.0 ของราคาสินค้า ส่วนค่าประกันภัยในการขนส่งไม่มี เนื่องจากยังไม่มีบริษัทประกันภัยแห่งใดรับทำประกันให้แก่เรือสินค้าเหล่านี้ เพราะการเดินเรือในแม่น้ำโขงมีความเสี่ยงในด้านความปลอดภัย เนื่องจากในแม่น้ำโขงตอนบนมีเกาะแก่งจำนวนมาก ทำให้รัฐบาลจีนต้องใช้งบประมาณจำนวน 40 ล้านหยวน (ประมาณ 212 ล้านบาท) เพื่อขยายเส้นทางขนส่งในแม่น้ำโขงจากชายแดนจีน-พม่า จนถึงเมืองห้วยทราย ประเทศลาว ด้วยการกำจัดเกาะแก่ง 11 แห่ง และขุดหิน 10 แห่ง หลังดำเนินการแล้วจะทำให้มีทางเดินเรือคู่วาง 30 เมตร ทางเดินเรือเดี่ยวกว้าง 22 เมตร ร่องน้ำเดินเรือลึกอย่างต่ำ 1.5 เมตร ทำให้เรือขนาดระวาง 100 ตันผ่านได้ตลอดปี โครงการนี้เริ่มดำเนินการในเดือนมีนาคม 2545 – 2546

(2) การขนส่งทางอากาศ จากการสอบถามผู้ประกอบการ เส้นทางการบินสายกรุงเทพฯ- เชียงใหม่- คุณหมิง การบินไทย (Thai Airways) มีเที่ยวบินไป-กลับ ทุกวันพฤหัสบดีและวันอาทิตย์ ส่วนสายการบินยูนนาน (Yunnan Airlines) มีเที่ยวบินไป-กลับ ยูนนาน - กรุงเทพฯ ทุกวัน และเพิ่มเส้นทางไป-กลับ เชียงรุ่ง-กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ทุกวันพุธและวันเสาร์ ส่วนสายการบินแองเจิลแอร์ (Angel Air) มีเที่ยวบินไป-กลับ กรุงเทพฯ-คุณหมิง ทุกวันพุธวันพฤหัสบดี และวันเสาร์

สำหรับอัตราค่าขนส่งสินค้าทางอากาศจำแนกเป็นแต่ละเส้นทางดังนี้ เส้นทางการบินสาย กรุงเทพฯ – คุณหมิงอัตราค่าขนส่งต่อน้ำหนักคือ

น้ำหนัก	0 - 2.9 กก.	700 บาท (อัตราขั้นต่ำ)
น้ำหนัก	3 - 44.9 กก.	44 บาทต่อกิโลกรัม
น้ำหนัก	45 – 99.9 กก.	33 บาท ต่อกิโลกรัม
น้ำหนัก	100 กก. ขึ้นไป	25 บาท ต่อกิโลกรัม (ผัก/ผลไม้สด/กุ้งแช่เย็น)
น้ำหนัก	100 กก. ขึ้นไป	23 บาท ต่อกิโลกรัม (ของแห้ง)

เส้นทางการบินสายเชียงใหม่-คุนหมิง อัตราค่าขนส่งต่อน้ำหนัก คือ

น้ำหนัก	0 - 2.9 กก.	700 บาท (อัตราขั้นต่ำ)
น้ำหนัก	3 - 44.9 กก.	44 บาทต่อกิโลกรัม
น้ำหนัก	45 - 99.9 กก.	21 บาท ต่อกิโลกรัม
น้ำหนัก	100 กก. ขึ้นไป	19 บาท ต่อกิโลกรัม

เส้นทางการบินสายคุนหมิง-กรุงเทพฯ อัตราค่าขนส่งต่อน้ำหนัก คือ

น้ำหนัก	0 - 2.9 กก.	230 หยวน (ประมาณ 1,104 บาท)
น้ำหนัก	3 - 44.9 กก.	18.80 หยวน (ประมาณ 90.24 บาท)
น้ำหนัก	45 กก. ขึ้นไป	14.10 หยวน (ประมาณ 67.68 บาท)

เส้นทางการบินสายคุนหมิง-เชียงใหม่ อัตราค่าขนส่งต่อน้ำหนัก คือ

น้ำหนัก	0 - 2.9 กก.	230 หยวน (ประมาณ 1,104 บาท)
น้ำหนัก	3 - 44.9 กก.	14.09 หยวน (ประมาณ 67.63 บาท)
น้ำหนัก	45 กก. ขึ้นไป	10.57 หยวน (ประมาณ 50.74 บาท)

(3) การขนส่งทางทะเล เส้นทางจากไทย-ท่าเรือฮ่องกง หรือท่าเรือ Huangpu นคร กวางโจว มณฑลกวางตุ้ง อัตราค่าขนส่ง คือ ตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ฟุต(กว้าง 8 ฟุต x สูง 8 ฟุต x ยาว 20 ฟุต) ค่าขนส่ง 500 ดอลลาร์สหรัฐ (ประมาณ 21,500 บาท) ตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 40 ฟุต (กว้าง 8 ฟุต x สูง 8 ฟุต x ยาว 40 ฟุต) ค่าขนส่ง 730 ดอลลาร์สหรัฐ (ประมาณ 31,390 บาท) โดยมีค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าก่อนลงเรือ ดังนี้ เส้นทางจากคุนหมิง-ท่าเรือฮ่องกง ตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ฟุต ค่าขนส่ง 9,000 เหยี่ยวฮ่องกง ตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 40 ฟุต ค่าขนส่ง 14,000 เหยี่ยวฮ่องกง หากสินค้าไม่เต็มตู้ ค่าขนส่ง 650 เหยี่ยวฮ่องกงต่อตัน หรือ 600 เหยี่ยวฮ่องกงต่อลูกบาศก์เมตร เส้นทางจากคุนหมิง-ท่าเรือ Huangpu ตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ฟุต ค่าขนส่ง 6,500 หยวน (ประมาณ 32,500 บาท) ตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 40 ฟุต ค่าขนส่ง 10,000 หยวน (ประมาณ 50,000 บาท) ตู้รถไฟ 60 ตัน ค่าขนส่ง 17,000 หยวน (ประมาณ 85,000 บาท)

(4) การขนส่งทางบก เส้นทางรถยนต์ การก่อสร้างมีอุปสรรค ทำให้โครงการสร้าง ถนนเชื่อมจีน-ไทย ทุกเส้นทางยังไม่แล้วเสร็จ มีเพียงเส้นทางระยะสั้นในพม่าเพื่อขนส่งสินค้าไปยังจังหวัดท่าชีเหล็กของพม่าเท่านั้น โครงการสร้างถนนเชื่อมโยง 4 ประเทศมี 3 โครงการคือ โครงการแรก สายจีน-พม่า-ไทย เป็นถนนลาดยางจาก ต้าลั่ว (ชายแดนจีน) - เชียงตุง - ท่าชีเหล็ก (พม่า) เข้าไทยที่อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย ระยะทางประมาณ 253 กิโลเมตร ปัจจุบันช่วงจากท่าชีเหล็ก-เชียงตุง ระยะทางประมาณ 160 กิโลเมตร สร้างแล้วประมาณร้อยละ

90 เหลือเพียงช่วงจากเชียงตุง-ด้าหลัวยังไม่มีความคืบหน้า โครงการที่สอง สายจีน-ลาว-ไทย แยกเป็น 2 ทางคือ เส้นทางแรก สายเหมิ่งล่า(ชายแดนจีน) - บ่อหาน - บ่อเต็น - หลวงน้ำทา - ห้วยทราย (ลาว) เข้าไทยที่อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย ระยะประมาณ 254 กิโลเมตร มีความคืบหน้าพอสมควร แต่ติดปัญหาด้านเงินทุนและผู้ได้รับสัมปทานเดิม (ซึ่งเป็นของนักธุรกิจไทย) เส้นทางที่สอง สายเหมิ่งล่า (ชายแดนจีน) - บ่อหาน - บ่อเต็น - แขวงอุดมไซ - ปากแบ่ง-หงสา ด่านน้ำเงิน (ลาว) เข้าไทยที่ด่านห้วยโก๋น อำเภอเฉลิมพระเกียรติ ด้านศุลกากร ท่งช้าง จังหวัดน่าน ระยะประมาณ 300 กิโลเมตร ศักยภาพในการขนส่งสินค้าต่ำ เนื่องจากเป็นช่วงที่เป็นภูเขาสูงชัน สำหรับเส้นทางรถไฟ อยู่ระหว่างการศึกษาความเป็นไปได้ คือโครงการรถไฟจากจังหวัดหนองคาย-เวียงจันทน์-หลวงพระบาง-หลวงน้ำทา-บ่อเต็น-เมืองลา-เชียงรุ่ง

7.4 เส้นทางคมนาคมทางบก

จากการสำรวจเส้นทางการค้าของธนาคารแห่งประเทศไทยภาคเหนือ (2548) ได้ทำการสรุปเส้นทางการค้าชายแดนไทย-จีนตอนใต้ว่า ประกอบด้วย 3 เส้นทางหลัก ได้แก่

7.4.1 เส้นทางคมนาคมทางบก

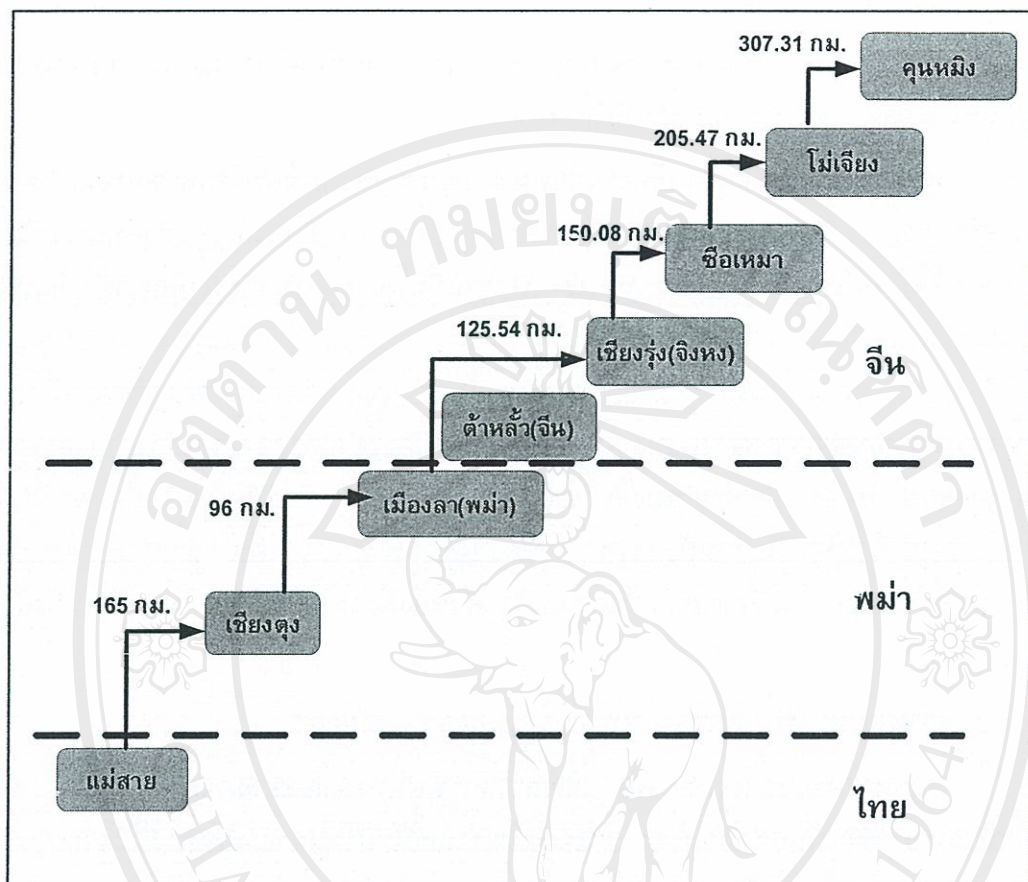
(1) ไทย - พม่า - จีน (R3W)

จากอำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย - ท่าขี้เหล็ก (พม่า) - เชียงตุง - เข้าจีนที่ด้าหลัว (ชายแดนจีน) ระยะประมาณ 253 กิโลเมตร และจากเมืองด้าหลัว (ท่าล่อ) ถึงเชียงรุ่ง หรือจิงหง(รูปที่ 7.1 และ 7.2) ทางพม่าได้ให้สัมปทานบริษัทหงปิงดำเนินการก่อสร้าง บริษัทหงปิงฯ ได้ว่าจ้างเอกชนไทยทำการก่อสร้างเส้นทางช่วงท่าขี้เหล็ก-เชียงตุง และว่าจ้างเอกชนจีนก่อสร้างช่วงเชียงตุง-ด้าหลัว การก่อสร้างแล้วเสร็จในช่วงกลางปี 2547 แต่มีการขนส่งสินค้าน้อยมาก ส่วนใหญ่ใช้เพื่อการเดินทางและการท่องเที่ยวเป็นหลัก เนื่องจากถนนมีความสูงชันมาก และมีค่าใช้จ่ายผ่านทางสูง นอกจากนั้นรถบรรทุกจีนไม่สามารถเข้าประเทศไทยได้ ขณะที่รถบรรทุกพม่าก็ไม่สามารถเข้าจีนได้เช่นกันจากปัญหาบริษัทขนส่งพม่ามีชื่อเป็นผู้ค้ายาเสพติดของจีน ส่วนการก่อสร้างสะพานมิตรภาพข้ามแม่น้ำสายแห่งที่ 2 ซึ่งได้รับงบประมาณกระตุ้นเศรษฐกิจปี 2546 วงเงิน 38 ล้านบาท การก่อสร้างแล้วเสร็จในปี 2547 ที่ผ่านมา



รูปภาพที่ 7.3 สภาพเส้นทางช่วงแม่สาย-เชียงตุง-เชียงรุ่ง (จิงหง): R3W

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved



รูปที่ 7.4 ระยะทางจากแม่สาย-คุนหมิง

สภาพเส้นทาง R3W ในปัจจุบัน

เส้นทางช่วงที่ 1. สภาพเส้นทางจากเชียงรุ่ง – เมืองสา

ระยะทางประมาณ 131 กม. ใช้เวลาในการเดินทางตลอดเส้นทางประมาณ 2 ชม. 30 นาทีเป็นถนนลาดยางตลอดสาย โดยในเมืองเป็นถนนลาดยางอย่างดี 4 ช่องจราจรและมีไหล่ทาง หลังจากนั้นถนนในช่วงครึ่งแรกของการเดินทางเป็นถนนลาดยางอย่างดี 2 ช่องจราจรและมีไหล่ทาง แต่ห่างจากชุมชนออกไปในช่วงครึ่งหลัง สภาพถนนเป็นถนนลาดยางปกติ 2 ช่องจราจรและไม่มีไหล่ทาง ตลอดเส้นทางมีชุมชนเป็นระยะ ๆ ตลอดเส้นทาง อย่างไรก็ตาม เส้นทางนี้ไม่มีความสูงชันมากนัก

ถนนในเมืองที่ลาดยางอย่างดี 4 ช่องจราจร และมีไหล่ทางถนนลาดยางอย่างดี 2 ช่องจราจร และมีไหล่ทาง ซึ่งเป็นสภาพถนนในช่วงครึ่งแรกของเส้นทางถนนในช่วงครึ่งหลังซึ่งเป็นสภาพลาดยาง 2 ช่องจราจร และไม่มีไหล่ทาง

โดยสภาพเมืองลาเป็นเมืองชายแดนของพม่าที่ติดกับเมืองต้าหลั่วของจีนเป็นเขตปกครองพิเศษที่ 4 ที่ทางการพม่าให้สิทธิในการปกครองตนเอง มีกองกำลังของตนเองแต่ไม่มีสิทธิในการดำเนินนโยบายกับต่างประเทศ เดิมเป็นฐานที่มั่นของพรรคคอมมิวนิสต์พม่า มีแม่น้ำมั่วเป็นแม่น้ำสายสำคัญที่ผ่านเมืองลาไปถึงเมืองเชียงตุง และในอดีตเป็นแหล่งที่มีการปลูกฝิ่นมากแต่ได้ถูกปราบปรามและได้มีการจัดตั้งเป็นพิพิธภัณฑ์ฝิ่นขึ้น ปัจจุบันเศรษฐกิจของเมืองลา นอกจากจะขึ้นอยู่กับเกษตรกรรมแล้ว รายได้ของเมืองนี้ยังได้มาจากนักท่องเที่ยวและการเปิดบ่อนคาสิโน ซึ่งมีอยู่เป็นจำนวนมาก บรรยากาศในช่วงกลางคืนที่มีการเปิดบ่อนคาสิโนจึงคึกคัก เต็มไปด้วยผู้คนและร้านค้าต่างๆ ที่เปิดขายของในช่วงกลางคืน สำหรับช่วงเช้าจะมีบรรยากาศที่คึกคักของการซื้อขายของในตลาดเช้า ซึ่งของที่นำมาขายมีหลากหลายรวมถึงสัตว์ป่าหายากด้วย

เส้นทางช่วงที่ 2 สภาพเส้นทางจากเมืองลา - เชียงตุง

มีระยะทางประมาณ 85 กม. ใช้เวลาในการเดินทางตลอดเส้นทางประมาณ 2 ชม. 30 นาที สภาพถนนเป็นถนนลาดยาง 2 ช่องจราจร และไม่มีไหล่ทาง เส้นทางนี้มีความสูงชันเป็นบางช่วงและผ่านชุมชนเป็นระยะ ๆ ตลอดเส้นทาง

เมืองเชียงตุงในอดีตเป็นเมืองหลวงของเขตรัฐฉานตะวันออก เป็นชุมชนที่มีอายุกว่า 600 ปี มีวัฒนธรรมผสมผสานระหว่างพม่า ไท และไตเชิน จึงมีวัดต่างๆ ที่สร้างตามแบบของแต่ละชนชาติภายหลังจากการตกอยู่ในการปกครองของอังกฤษ ทำให้เกิดสิ่งปลูกสร้างภายในตัวเมืองแบบอาณานิคมอังกฤษผสมผสานกับสิ่งปลูกสร้างท้องถิ่น เนื่องจากเชียงตุงเคยเป็นเมืองหลวงจึงมีสถานที่ประวัติศาสตร์ที่สามารถพบเห็นได้ เช่น วัดต่างๆ ซึ่งมีความสวยงาม ประตุมืองที่ยังคงเหลืออยู่เพียงประตูเดียว และต้นยางใหญ่ ซึ่งมีอายุกว่า 250 ปี ตั้งอยู่บนเนินเขาใกล้คุ้มเจ้าฟ้าเชียงตุงและใต้ต้นยางนี้เคยเป็นสถานที่ประหารชีวิตนักโทษ เป็นต้น อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบันเมืองเชียงตุงเป็นเมืองที่สงบเงียบ ประชาชนบางส่วนนั่งสวดมนต์ที่วัด และมีชนเผ่าต่างๆ อาศัยอยู่โดยรอบ มีการจัดงานวันปีใหม่ของชาวอาข่าบริเวณในเมือง สถานที่ที่ดูคึกคักของเมือง คือ ตลาดเช้า ซึ่งมีผู้คนทั้งชาวพม่าและชนเผ่ามานั่งรับประทานอาหารเช้าของ ส่วนในช่วงตอนกลางคืนจะเป็นช่วงที่เงียบไม่พบผู้คนมากนัก เพราะมีการจำกัดการใช้ไฟฟ้า จึงต้องมีการใช้เทียนและตะเกียงในช่วงเวลาที่ไม่มีการใช้ไฟฟ้า (การสำรวจเส้นทางขนส่งทางถนนไทย - พม่า - จีนของกรมการขนส่งทางบก, 2547)



รูปที่ 7.5 สภาพตลาดเมืองลา ชายแดนพม่า - จีน

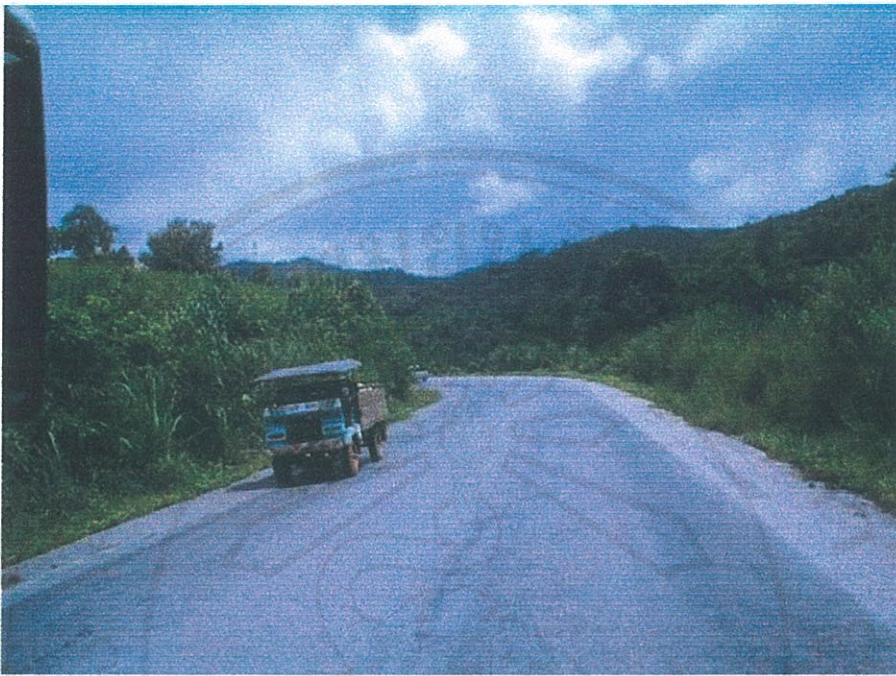
ช่วงที่ 3 สภาพเส้นทางจากเมืองเชียงตุง - ท่าซี้เหล็ก

ระยะทางประมาณ 164 กม. ใช้เวลาในการเดินทางตลอดเส้นทางประมาณ 4 ชม. สภาพถนนเป็นถนนลาดยาง 2 ช่องจราจร และไม่มีไหล่ทาง บางช่วงเป็นถนนเลียบตามไหล่เขา มีความสูงชันแต่ไม่มากนักประกอบกับไม่มีรถสัญจรไป-มา มากนัก การเดินทางจึงไม่มีความลำบาก การเดินทางต้องผ่านด่านตรวจเป็นระยะ ๆ ประมาณ 6 ด่าน ประกอบด้วยด่านทหาร และด่านตรวจคนเข้าเมือง ซึ่งด่านต่าง ๆ เหล่านี้ ไม่มีการเรียกเก็บค่าบริการเป็นทางการ เว้นแต่ผู้เดินทางจะให้เอง นอกจากนี้ ยังผ่านด่านเก็บค่าผ่านทาง (Toll Gate) จำนวน 3 ด่าน ซึ่งมีการเรียกเก็บค่าบริการอย่างเป็นทางการ โดยค่าผ่านทางที่ต้องจ่าย ณ ด่านเก็บค่าผ่านทาง (Toll Gate) เมืองเชียงตุงนั้นรถตู้จะเสียค่าผ่านทางประมาณ 90 บาท ด่านเก็บค่าผ่านทาง (Toll Gate) ท่าเตือ รถตู้จะเสียค่าผ่านทางประมาณ 45 บาท และด่านเก็บค่าผ่านทาง (Toll Gate) หมากยางซึ่งรถตู้จะเสียค่าผ่านทางประมาณ 45 บาท



รูปที่ 7.6 ด่านตรวจสินค้าทำซีเหล็ก - เชียงตุง

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved



รูปภาพที่ 7.7 สภาพเส้นทางช่วงแม่สาย-เชียงตุง



รูปที่ 7.8 ด่านเก็บค่าผ่านทาง (Toll Gate) เมืองเชียงตุง



รูปที่ 7.9 สภาพชุมชนในเมืองเชียงตุง



รูปที่ 7.10 ทางเข้าตลาดในเมืองเชียงตุง



รูปที่ 7.11 สินค้าที่วางขายในตลาดเชียงตุง



รูปภาพที่ 7.12 สภาพเส้นทางช่วงเชียงตุง-ต้าหลัว



รูปที่ 7.13 ด่านชายแดนระหว่างพม่าที่เมืองลากับ จีนที่เมืองต้าล้อ

สรุปได้ว่าการเลือกใช้เส้นทาง R3W เชื่อมแม่สาย-ท่าขี้เหล็ก-เชียงตุง-เมืองลา-ต้าล้อ ซึ่งเป็นเส้นทางเชื่อมไทย-จีน ที่ใกล้ที่สุดแต่กลับพบปัญหามากที่สุดเกี่ยวกับการผ่านด่านตรวจต่างๆ ของทั้งรัฐบาลทหารพม่าและชนกลุ่มน้อย เช่น ชนกลุ่มน้อยว่าแดงที่ทรงอิทธิพลทั้งด้านการทหารและเศรษฐกิจ รวมทั้งชนกลุ่มน้อยอื่นๆ ที่พยายามเข้ามามีบทบาท โดยเฉพาะกองกำลังชาวไทยใหญ่กลุ่มต่างๆ เป็นต้น ซึ่งหากโดยต้องเสียค่าผ่านด่านรวมเป็นเงินกว่า 40,000-60,000 บาท หรือการมีด่านทั้งของรัฐบาลพม่า และชนกลุ่มน้อยประมาณ 18 ด่าน ทำให้ผู้ประกอบการยังคงเลือกใช้การขนส่งสินค้าไทย-จีนทางเรือในแม่น้ำโขงแทน

(2) เส้นทางไทย-ลาว-จีน ประกอบไปด้วย 2 เส้นทาง ดังนี้

เส้นทางที่ 1 ที่อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย-ห้วยทราย (ลาว)-หลวงน้ำทา-บ่อเต็น-บ่อหาน-เข้าจีนที่เหมิ่งล่า(ชายแดนจีน) ระยะประมาณ 254 กิโลเมตร ซึ่งทางธนาคารเพื่อการพัฒนาเอเชีย (ADB) ให้ความช่วยเหลือในการศึกษาความเหมาะสมแล้วเสร็จเดือน

พฤศจิกายน 2541 และให้ความช่วยเหลือในการทำ Pre-Investment Study ของเส้นทางหลังจากที่ปัญหาสัมปทานระหว่างรัฐบาลสปป.ลาวและบริษัทเอกชนไทยสามารถหาข้อสรุปได้แล้ว โดยได้มีการปรับปรุงการศึกษาของ ADB เดิม รวมทั้งมีการประชุมร่วมกันทั้ง 4 ฝ่ายประกอบด้วย ไทย สปป.ลาว จีน และ ADB เพื่อตกลงในเรื่องมาตรฐาน รายละเอียดด้านเทคนิค รวมถึงการให้ความช่วยเหลือทางการเงินร่วมกันเพื่อก่อสร้างเส้นทางถนนระยะทาง 228 กิโลเมตร (ห้วยทราย-หลวงน้ำทา-บ่อเต็น) โดยทั้ง 3 ฝ่ายจะให้เงินกู้ดอกเบี้ยต่ำแก่รัฐบาลลาวฝ่ายละ 1 ใน 3 ของค่าก่อสร้าง (ฝ่ายละ 30 ล้านดอลลาร์ สรอ.) ปัจจุบันได้มีการลงนามในสัญญาเงินกู้ระหว่างไทย-สปป.ลาวตั้งแต่วันที่ 9 ตุลาคม 2545 แล้ว โดยได้ส่งเงินงวดแรกให้สปป.ลาวแล้วเมื่อวันที่ 18 ธันวาคม 2545 คาดว่าการก่อสร้างจะแล้วเสร็จปี 2550 นอกจากนี้ ไทยได้เสนอให้ทั้ง 4 ฝ่ายพิจารณาก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงบริเวณระหว่างเมืองเชียงของ และห้วยทราย แยกเป็นอีกโครงการนอกเหนือจากโครงการก่อสร้างถนน โดยต้องหางบประมาณเพื่อก่อสร้างต่อไป

เส้นทางที่ 2 จากอำเภอเฉลิมพระเกียรติ - หงสา ด้านน้ำเงิน(ลาว) - ปากแบ่ง - แขวงอุดมไซ - บ่อเต็น - บ่อหาน - เข้าจีนที่เหมิ่งล่า (ชายแดนจีน) ด้านศุลกากรทุ่งช้าง จังหวัดน่าน ระยะประมาณ 300 กิโลเมตร กรมทางหลวงร่วมกับบริษัทเอ็ม วี เอส คอนซัลแทนส์ จำกัด ได้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสม สำรวจและออกแบบเส้นทาง รวมทั้งศึกษาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมช่วงห้วยโก๋น-ปากแบ่ง ระยะทางประมาณ 50 กิโลเมตร วงเงินทั้งสิ้น 11.8 ล้านบาท ตามที่รัฐบาลลาวขอความช่วยเหลือ แล้วเสร็จในปี 2546 ทั้งนี้ กรมฯ ได้มีมติเมื่อวันที่ 18 พฤศจิกายน 2546 อนุมัติการจัดสรรงบกลางประจำปี 2547 เพื่อให้ความช่วยเหลือต่อเนื่องในการก่อสร้างถนนดังกล่าวตามแบบถนนมาตรฐานลาดยางแอสฟัลติกคอนกรีต กว้าง 7 เมตร ไหล่ทางข้างละ 1 เมตร วงเงิน 840 ล้านบาท โดยเป็นเงินกู้ดอกเบี้ยต่ำและเงินให้เปล่าในอัตราส่วนร้อยละ 70:30 เริ่มก่อสร้างในปี 2547 คาดว่าจะแล้วเสร็จในปี 2549 (ธนาคารแห่งประเทศไทย, 2548)

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved



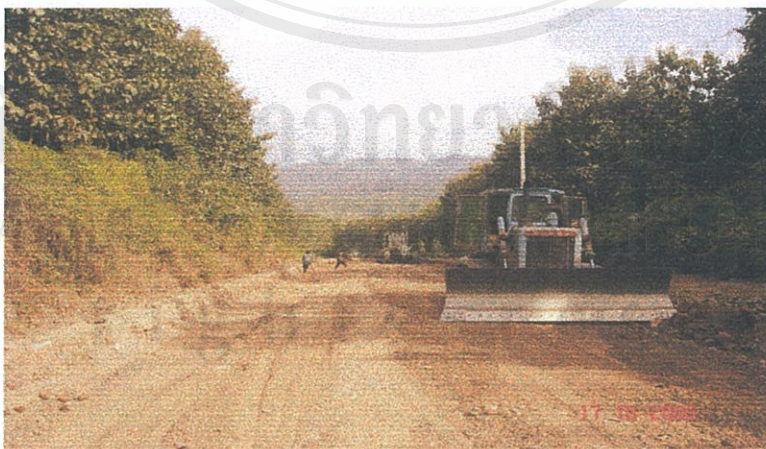
เส้นทางที่ 1 ที่อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย - ห้วยทราย(ลาว) – หลวงน้ำทา - บ่อเต็น - บ่อหาน -เข้าจีนที่เหมืองล่า(ชายแดนจีน) ระยะประมาณ 254 กิโลเมตร

จากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม ระยะ 5 ปี ฉบับที่ 6 (ปี 2549 – 2553) ของลาว ที่เน้นการพัฒนาทางด้านการคมนาคมขนส่งนั้น โดยเฉพาะเส้นทางที่เชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งทางสายหลักประกอบด้วย ทาง R3E (หลวงน้ำทา - บ่อแก้ว) ประกอบกับการที่ประเทศไทย ลาว และจีนได้ทำการตกลงทางธนาคารพัฒนาเอเชีย (ADB) เพื่อตกลงในเรื่องมาตรฐานรายละเอียดด้านเทคนิค รวมถึงการให้ความช่วยเหลือทางการเงินร่วมกันเพื่อก่อสร้างเส้นทางถนนระยะทาง 228 กิโลเมตร (ห้วยทราย-หลวงน้ำทา-บ่อเต็น) โดยทั้ง 3 ฝ่ายจะให้เงินกู้ดอกเบี้ยต่ำแก่รัฐบาลลาวฝ่ายละ 1 ใน 3 ของค่าก่อสร้าง (ฝ่ายละ 30 ล้านดอลลาร์สหรัฐ) ปัจจุบันได้มีการลงนามในสัญญาเงินกู้ระหว่างไทย-สปป.ลาวตั้งแต่วันที่ 9 ตุลาคม 2545 ซึ่ง

ภายหลังจากนั้นทางสปป.ลาวจึงได้ริเริ่มดำเนินการก่อสร้างเมื่อเดือนกรกฎาคม 2547 ซึ่งมีมูลค่าการก่อสร้างทั้งหมด 64,506,409 ดอลลาร์สหรัฐ (วินัส ฤาชัย และคณะ, 2549)

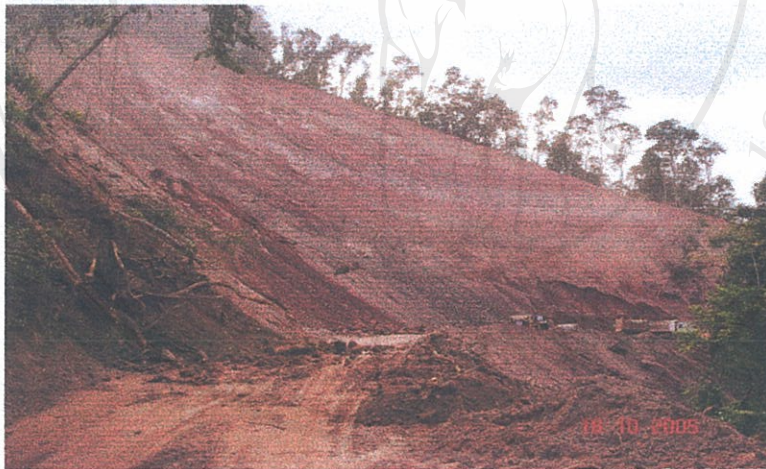
เส้นทาง R3E นั้นทางลาวถือได้ว่าเป็นทางยุทธศาสตร์ที่สำคัญทางภาคเหนือของ ส.ป.ป. ลาว เพราะสามารถเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านได้มาก และมีเงื่อนไขที่เหมาะสมสำหรับการพัฒนาการค้า เนื่องจากรัฐบาล ส.ป.ป. ลาว ไม่มีงบประมาณเพียงพอที่จะดำเนินการก่อสร้างทาง R3 ได้ด้วยงบประมาณตนเองเพียงผู้เดียว ดังนั้น จึงได้เสนอให้มีการช่วยเหลือทางด้านงบประมาณและเทคนิคการก่อสร้างจากประเทศเพื่อนบ้าน คือ จีน และไทย ดังนั้น ทาง R3 จึงเป็นเส้นทางที่ดำเนินการก่อสร้างร่วมกันระหว่างรัฐบาล 3 ประเทศ (ส.ป.ป. ลาว จีน และไทย) โดยจากการศึกษาของวินัส ฤาชัยและคณะ (2549) พบว่าช่วงของเส้นทาง R3E สามารถที่จะอธิบายความคืบหน้าของการก่อสร้างเส้นทางออกเป็น 3 ช่วงคือ

ช่วงที่ 1 จากชายแดน ส.ป จีน ถึงกิโลเมตรที่ 15 ของแขวงหลวงน้ำทา โดยมีบริษัท ขั้วทางจำกัดแขวงยูนนาน จากจีน เป็นผู้รับผิดชอบในการดำเนินการก่อสร้าง ที่มีความยาวประมาณ 67 กิโลเมตร และใช้งบประมาณในการก่อสร้างเท่ากับ 226,666,667 ยวน หรือเท่ากับ 26,666,667 ดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งเป็นทุนการช่วยเหลือของรัฐบาล ส.ป จีน ทั้งหมด โดยฝ่ายจีน ได้เริ่มลงมือก่อสร้างตั้งแต่วันที่ 29 เดือน กรกฎาคม ปี 2547 มาถึง ณ ช่วงที่ทำสำรวจเส้นทาง (เดือนมีนาคม 2549) และการก่อสร้างได้สำเร็จแล้วประมาณร้อยละ 70 และคาดว่าจะสำเร็จอย่างสมบูรณ์ในกลางปี 2550 นอกจากการก่อสร้างทางสายหลัก (ทาง R3E) แล้วนั้นรัฐบาลจีน ยังได้ช่วยปรับปรุงและก่อสร้างถนนเข้าตัวเมืองหลวงน้ำทาซึ่งมีความยาว 18.5 กิโลเมตร สำหรับมูลค่าการก่อสร้างส่วนนี้รวมอยู่ในวงเงิน 26,666,667 ดอลลาร์สหรัฐ ด้วยเช่นกัน (วินัส ฤาชัย และคณะ, 2549)



รูปที่ 7. 15 สภาพการก่อสร้างเส้นทาง R3E ช่วงที่ 1

ช่วงที่ 2 จากกิโลเมตรที่ 16 ของแขวงหลวงน้ำทา ถึงกิโลเมตรที่ 85 ของแขวงบ่อแก้ว ซึ่งเป็นสัมปทานของของลาว และมีบริษัทเนาวรัตน์ก่อสร้างจำกัดของไทยเป็นผู้รับผิดชอบในการดำเนินการก่อสร้าง โดยเส้นทางในช่วงนี้ความยาวประมาณ 76 กิโลเมตร และใช้งบประมาณในการก่อสร้างเท่ากับ 16,496,774 ดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งเป็นเงินกู้ยืมจากธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asia Development Bank: ADB) ของรัฐบาล ส.ป.ป. ลาว โดยจากการสัมภาษณ์ของเจ้าหน้าที่รับผิดชอบโครงการฝ่ายลาวจากแผนกคมนาคมขนส่งไปรษณีย์และก่อสร้างแขวงบ่อแก้วพบว่าหลังจากบริษัทเนาวรัตน์ก่อสร้างจำกัดจากประเทศไทยได้รับสัมปทานจากการประมูลก็ได้เริ่มลงมือและดำเนินการก่อสร้างเมื่อวันที่ 4 เดือน พฤษภาคม ปี 2547 และมีระยะเวลาในการก่อสร้าง 34 เดือน แต่เนื่องจากช่วงระยะดำเนินการก่อสร้างได้ประสบกับปัญหาอุปสรรคในการก่อสร้างจึงเป็นสาเหตุที่ทำให้การก่อสร้างมีความล่าช้าและไม่ทันตามกำหนดเวลา จนถึงในเวลาที่ทำการสำรวจ(มีนาคม ปี 2549) การก่อสร้างได้ผ่านไปแล้วใช้เวลาการก่อสร้างถึง 24 เดือน การก่อสร้างแล้วเสร็จเสร็จไปประมาณร้อยละ 50 และคาดว่าจะสำเร็จอย่างสมบูรณ์เร็วที่สุดในต้นปี 2551



รูปที่ 7.16 สภาพการก่อสร้างเส้นทาง R3E ช่วงที่ 2

ช่วงที่ 3 จากกิโลเมตรที่ 84 ของแขวงบ่อแก้ว ถึงตัวเมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว หรือชายแดนไทย ในช่วงนี้เป็นช่วงที่มีการก่อสร้างร่วมกัน 2 บริษัท ได้แก่บริษัทน้ำตากลจักรของ ส.ป.ป. ลาว และบริษัทแพร่ดำรงฤทธิ์ จากประเทศไทย ซึ่งได้ร่วมกันดำเนินการก่อสร้างที่มีความยาวประมาณ 84 กิโลเมตร โดยบริษัทน้ำตากลจักร รับผิดชอบก่อสร้างประมาณ 32 กิโลเมตร คือจากตัวเมือง ห้วยทราย ถึงกิโลเมตรที่ 32 สำหรับบริษัทแพร่ดำรงฤทธิ์ รับผิดชอบก่อสร้างประมาณ 52 กิโลเมตร คือจากกิโลเมตรที่ 33 ถึงกิโลเมตรที่ 84 และใช้งบประมาณใน

การก่อสร้างเท่ากับ 832,375,752 บาท หรือเท่ากับ 21,342,968 ดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งเป็นเงินช่วยเหลือจากรัฐบาลไทยทั้งหมด (รายงานของเจ้าหน้าที่รับผิดชอบโครงการฝ่ายลาวจากแผนคมนาคมขนส่งไปรษณีย์และก่อสร้างแขวงบ่อแก้ว อ้างใน วินัส ฤาชัยและคณะ, 2549)

การก่อสร้างในช่วงนี้ได้ลงมือก่อสร้างช้ากว่าช่วงอื่น ๆ เนื่องจากเปิดการประมูลล่าช้า จนถึงวันที่ 6 เดือน กันยายน ปี 2547 จึงได้เริ่มลงมือก่อสร้าง และมีระยะเวลาการก่อสร้างทั้งหมด 33 เดือน มาถึงช่วงที่ทำการสำรวจ (มีนาคม ปี 2549) ความคืบหน้าในการก่อสร้างได้แล้วเสร็จไปแล้วประมาณร้อยละ 30 และคาดว่าจะสำเร็จอย่างสมบูรณ์ในท้ายปี 2551 นอกจากนี้จะรับผิดชอบก่อสร้าง ทางสายหลัก (ทาง R3A) แล้ว ทั้ง 2 บริษัทจะต้องทำการปรับปรุงก่อสร้างทางในตัวเมือง ห้วยทราย ของแขวง บ่อแก้ว ซึ่งมีความยาวทั้งหมดประมาณ 16 กิโลเมตร โดยมูลค่าการก่อสร้างทั้งหมดช่วงที่ 2 นี้คิดเป็นวงเงิน 21,342,968 ดอลลาร์สหรัฐ

เส้นทางที่ 2 ที่เป็นเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างลาว-ไทย (จากอำเภอเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดน่าน - เมืองหงสา ด้านน้ำเงิน(ลาว) - ปากแบ่ง - แขวงอุดมไซ - บ่อเต็น - บ่อหาน - เข้าจีนที่เหมิงล่า (ชายแดนจีน) ที่มีระยะทางประมาณ 49 กิโลเมตร ก็เป็นอีกเส้นทางหนึ่งที่มีความสำคัญ เนื่องจากมีศักยภาพสูงที่สามารถพัฒนาการค้าชายแดนระหว่าง 3 ประเทศ (ลาว ไทย และ จีน) จากการศึกษาพบว่าทางฝ่ายไทยได้ทำการก่อสร้างเสร็จแล้ว ส่วนทางฝ่ายลาว ยังไม่ได้เริ่มต้นทำการก่อสร้าง เนื่องจากมีปัญหาทางด้านงบประมาณ ซึ่งรัฐบาล ส.ป.ป. ลาว กำลังหาแหล่งทุนที่จะมาทำการก่อสร้างเส้นทางนี้ ซึ่งหากการก่อสร้างทางเลข 2 สำเร็จแล้ว จะทำให้การค้าชายแดนระหว่าง ลาว ไทย และ จีน มีความสะดวกมากขึ้น และสามารถขยายตัวได้อย่างรวดเร็ว สำหรับการขนส่งสินค้าก็จะสามารถประหยัดทั้งเวลา และค่าใช้จ่าย ซึ่งระยะทางรวมตั้งแต่จังหวัดน่านของไทย ถึงชายแดนจีน มีระยะทางประมาณ 305 กิโลเมตร (วินัส ฤาชัย และคณะ, 2549)

7.5 เส้นทางคมนาคมทางน้ำ

7.5.1 สภาพการขนส่งทางน้ำในแม่น้ำโขงหรือล้านช้าง

แม่น้ำล้านช้าง - แม่น้ำโขง มีต้นกำเนิดจากที่ราบสูงทิเบตของประเทศจีน มีความยาวทั้งหมด 4,880 กิโลเมตร ในจำนวนนั้นเป็นส่วนที่อยู่ในจีน มีความยาว 2,130 กิโลเมตร ไหลผ่านประเทศจีน ลาว พม่า ไทย กัมพูชา และเวียดนาม รวม 6 ประเทศ พื้นที่ห้วงน้ำ 81 ตารางกิโลเมตรจากท่าเรือซือเหมาของจีนถึงเมืองหลวงพระบางของลาวระยะทาง 786 กิโลเมตร เป็นช่วงที่ประเทศจีน ลาว พม่า และไทย รวม 4 ชาติ ได้มีการทำข้อตกลงร่วมกันให้เปิดเป็นเส้นทางขนส่งทางน้ำระหว่างประเทศ แม่น้ำล้านช้าง - แม่น้ำโขงจัดเป็นแม่น้ำที่เชื่อมผ่าน 6 ประเทศ โดยเป็นหัวใจสำคัญในการหล่อเลี้ยงชีพของประชากรทั้ง 6 ประเทศ เนื่องจากความ

อุดมสมบูรณ์ของทรัพยากรธรรมชาติในลุ่มแม่น้ำสาขานี้ ทำให้ประชากรของแต่ละประเทศหวังพึ่งอาศัยแม่น้ำสาขานี้จัดความยากจนให้ออกไปโดยการเปลี่ยนทรัพยากรธรรมชาติที่มีอยู่ให้กลายเป็นความได้เปรียบและโอกาสทางเศรษฐกิจและการค้าจึงทำให้เริ่มรู้จักความสำคัญและความจำเป็นในการพัฒนาการขนส่งทางน้ำในแม่น้ำล้านช้าง – แม่น้ำโขง รวมทั้งใช้สายน้ำเส้นให้เกิดประโยชน์ขึ้นในการดำรงชีพ

การพัฒนาเส้นทางขนส่งในแม่น้ำโขงเริ่มขึ้นเมื่อปี ค.ศ. 1989 และในเดือนกุมภาพันธ์ 1990 ประเทศจีนและลาวได้ร่วมกันสำรวจเส้นทางเดินเรือจากท่าเรือจิ่งหง (เชียงรุ่ง) ถึงหลวงพระบางระยะทาง 701 กิโลเมตร เพื่อดำเนินการพัฒนาเทคนิคการเดินเรือ เพราะเห็นว่าเส้นทางในช่วงนี้สามารถพัฒนาได้ ในช่วงเดือนตุลาคม 1990 ทั้งสองประเทศได้ทำการสำรวจโดยใช้เรือบรรทุกสินค้าจริงล่องเรือในลำน้ำ โดยออกจากท่าเรือซือเหมาในจีน ใช้เวลาเดินทาง 12 วัน รวมระยะทาง 1,300 กิโลเมตร สุดท้ายเดินทางถึงเมืองเวียงจันทน์ของลาว แสดงให้เห็นได้ชัดว่าเส้นทางน้ำสาขานี้มีความเป็นไปได้ที่จะสามารถพัฒนาให้เป็นเส้นทางขนส่งทางเรือได้ ในปี ค.ศ.1993 ประเทศจีน ลาว พม่า และไทย ได้ร่วมกันสำรวจและรังวัดเส้นทางเดินเรือตั้งแต่ช่วงพรมแดนหลักเขตที่ 143 ของจีน – พม่า ถึงเส้นพรมแดนระหว่างไทยลาวที่บ้านคอนระยะทาง 360 กิโลเมตร จนมีรายงานผลการสำรวจเพื่อพัฒนาร่องน้ำแม่น้ำโขงออกมา ในปี ค.ศ. 1994 จีนและลาวได้มีการลงนามในบันทึกข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือระหว่างประเทศอย่างเป็นทางการ โดยให้ความเห็นพ้องในหลักการให้เรือของทั้งสองประเทศสามารถเข้าออกได้อย่างเสรีในท่าเรือซือเหมาของจีนและหลวงพระบางของลาวการลงนามในบันทึกข้อตกลงของทั้งสองประเทศครั้งนี้ นับเป็นสัญญาณบ่งบอกการเริ่มต้นการเดินเรือระหว่างประเทศในแม่น้ำล้านช้าง – แม่น้ำโขงของทั้งสองประเทศ ในปี ค.ศ. 1994 จีนและพม่าได้ร่วมลงนามในบันทึกข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือระหว่างประเทศขึ้น หลังจากการพัฒนาในหลายปีที่ผ่านมา ในวันที่ 20 เมษายน 2000 ทั้ง 4 ชาติได้มีการร่วมลงนามใน “สัญญาเดินเรือการค้า 4 ชาติในแม่น้ำล้านช้าง – แม่น้ำโขง ไทย จีน ลาว พม่า” ขึ้นในเมืองท่าซีเหล็กของพม่า และในวันที่ 26 มิถุนายน 2001 ได้มีพิธีเปิดเส้นทางเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำโขงอย่างเป็นทางการที่เมืองจิ่งหง (เชียงรุ่ง) ซึ่งถือว่านับจากจุดนี้เป็นต้นมานั้นถือว่าเป็นการเปิดประวัติศาสตร์หน้าใหม่แห่งการเดินเรือพาณิชย์ระหว่างประเทศในแม่น้ำโขง ให้ก้าวขึ้นมาอีกระดับหนึ่ง

เมื่อสิบปีก่อนรัฐบาลจีนได้ลงทุนขนาดใหญ่เข้าไปเพื่อการปรับปรุงร่องน้ำในแม่น้ำล้านช้างช่วงที่อยู่ในเขตแดนของจีนให้กว้างขึ้น ในปี ค.ศ. 1993 เป็นต้นมา ภายใต้ความร่วมมือร่วมแรงระหว่างรัฐบาลกลางปักกิ่งและรัฐบาลท้องถิ่นมณฑลยูนนาน ได้ร่วมกันก่อสร้างและขยายท่าเรือจิ่งหง ท่าเรือซือเหมา ท่าเรือกวนเหล่ย์ ขณะเดียวกันเพื่อรับประกันว่าร่องน้ำจะผ่านได้อย่างสะดวก รัฐบาลได้ลงทุนก้อนใหญ่เพื่อดำเนินการปรับปรุงและพัฒนาร่องน้ำทั้งหมดในแม่น้ำโขงตอนล่าง เงินทุนทั้งหมดที่จะลงทุนในโครงการเดินเรือดังกล่าวสูงถึง 190 ล้านหยวนจีน

เพื่อให้ช่วงหลักเขตที่ 243 จีน พม่า ถึง ห้วยทรายของลาว ระยะทาง 331 กิโลเมตร มีความปลอดภัยในการเดินเรือพาณิชย์ของทั้ง 4 ชาติ โดยรัฐบาลจีนเป็นผู้ออกเงินทุนพัฒนาร่องน้ำดังกล่าว หลังจาก 4 ชาติได้ร่วมกันอนุมัติผ่านหลักการว่าจะร่วมกันปรับปรุงร่องน้ำตอนบนของแม่น้ำโขงแล้ว ตั้งแต่ปี 2002 ถึง 2004 เป็นต้นมา ทั้ง 4 ชาติได้ร่วมกันส่งทีมวิศวกรและช่างผู้ชำนาญงานเข้าไปปฏิบัติงานร่วมกัน โดยอาศัยถูญน้ำแล้ง 3 ถูทำการกระเปิดแก่งหินจำนวน 21 แห่ง โดยประเทศจีนได้ให้ความช่วยเหลือทางวิชาการในการปรับปรุงร่องน้ำระยะที่ 1 จำนวน 11 จุด ประกอบด้วย จีน - พม่า 1 จุด พม่า - ลาว 9 จุด ลาว - ไทย 1 จุด โดยเริ่มดำเนินการตั้งแต่กุมภาพันธ์ 2545 เพื่อให้เรือขนาด 150 ตันเดินเรือได้ทุกฤดูกาล ทั้งนี้เพื่อต้องการขจัดหินโสโครกออกไป ในจำนวนมีแก่งไเก่ที่อยู่ระหว่างเขตแดนลาวไทย ที่ยังมีได้ระเบิดขณะเดียวกัน เพื่อความปลอดภัยในการเดินเรือ ยังได้มีการติดตั้งป้ายสัญญาณเตือนว่ามีหินโสโครกและป้ายสัญญาณเดินเรือในลำน้ำ และจัดทำแผนที่การเดินเรือในลำน้ำเมื่อปรับปรุงร่องน้ำเสร็จแล้ว ก็จะทำให้ในถูญน้ำแล้ง จะสามารถเดินเรือขนาด 150 ตันได้ และในถูญน้ำหลากจะสามารถเดินเรือได้ขนาด 300 ตัน ซึ่งโครงการพัฒนาร่องน้ำดังกล่าวจะช่วยให้การเดินเรือมีความปลอดภัยมากขึ้น และเรือสามารถล่องได้ถึง 11 เดือน ทำให้ต้นทุนการขนส่งลดลงได้ร้อยละ 30

ปัจจุบันนี้ระดับของการพัฒนาได้เพิ่มขึ้น เนื่องจากความต้องการในการพัฒนาการขนส่งทางน้ำในแม่น้ำโขงตอนบนให้ก้าวหน้าไปอีกระดับหนึ่ง ทำให้รัฐบาลจีนกำลังดำเนินการวางแผนและปรับปรุงร่องน้ำที่อยู่ในเขตจีนตั้งแต่เมืองจิ่งหง (เซียงรุ้ง) ลงมาให้เสร็จก่อนปลายเดือนพฤษภาคม 2007 (พ.ศ.2550) ขณะเดียวกันเตรียมการเร่งสร้างท่าเรือแบบเชื่อมสมอมัดติ่งชั้นและท่าเรือ Petroleum liquefied gas และเร่งปรับปรุงท่าเรือกวเหล่เป็นท่าเรือตู้คอนเทนเนอร์ มูลค่าในการลงทุนสร้างท่าเรือแบบเชื่อมสมอมัดติ่งชั้นสูงถึง 160 ล้านหยวนจีน แบ่งเป็นท่าขึ้นลงสินค้า 4 แห่ง (เป็นท่าขนถ่ายสินค้าเบ็ดเตล็ดเป็นชั้น ๆ) หนึ่งท่า ท่าขึ้นสินค้าย่อย 1 ท่า ท่าขึ้นตู้คอนเทนเนอร์ 2 ท่า) และเป็นท่าเรือโดยสาร 2 ท่า การออกแบบท่าเรือโดยสารในช่วงต้นนี้จะสามารถรองรับปริมาณหมุนเวียนได้ถึง 4 แสนคนต่อครั้งปริมาณสินค้าหมุนเวียน 1 ล้านตัน ท่าเรือ Petroleum liquefied gas ตั้งอยู่หมู่บ้านเมิ่งหั้นตอนบนหลักกิโลเมตรที่ 4 ออกแบบขนาดเรือ 300 ตัน 1 ท่า ปริมาณหมุนเวียน 4 หมื่นตัน เมื่อท่าเรือคอนเทนเนอร์กวเหล่ปรับปรุงเสร็จแล้ว ท่าขึ้นลงสินค้าของกวเหล่ที่มีอยู่ปัจจุบันจะปรับปรุงให้เป็นท่าเรือตู้คอนเทนเนอร์ที่รองรับสินค้าได้เพิ่มขึ้นเป็น 2.5 หมื่น TEU (จากการสัมภาษณ์ ผู้ประกอบการไทยในเมืองคุนหมิง ยูนนาน, 2549)

โครงการดังกล่าวข้างต้นได้วางแผนให้แล้วเสร็จทั้งหมดได้ในปี 2010 และพร้อมใช้งานทันที เนื่องจากการปรับปรุงร่องน้ำเดินเรือในแม่น้ำโขง และติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวกในการขึ้นลงสินค้าในท่าเรือเสร็จสมบูรณ์ ทำให้การพัฒนาและความเปลี่ยนแปลงในด้าน

การขนส่งทางน้ำในแม่น้ำโขงมีมากขึ้น การค้าแบบเกือหนุนกันของนานาประเทศก็เริ่มมีความแข็งแกร่งขึ้น จำนวนคร่าว ๆ จากสถิติเรือวิ่งไปมาระหว่าง 4 ชาติจะมีประมาณ 200 กว่าลำ โดยจะเป็นในลักษณะการค้าแบบทำธุรกิจในประเทศ แบบการค้าสองทาง แบบหลายทาง เป็นต้นขนาดและรูปแบบของเรือก็ค่อย ๆ ปรับปรุงให้เป็นเรือมาตรฐานขึ้น มีหลายรูปแบบ ในปัจจุบันมีบริษัทเรือจีนวิ่งขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในแม่น้ำล้านช้าง 30 กว่าบริษัทขึ้นไป มีเรือ 90 กว่าลำ เรือขนาดใหญ่มีขนาดบรรทุก 300 ตัน โดยเฉพาะในปี 2004 จะเห็นได้ว่าปริมาณการขนส่งสินค้าต่อปีจะเพิ่มสูงถึง 4 แสนกว่าตัน ในจำนวนนั้นเป็นสินค้าที่มาจากจีน จะมี 2.2 แสนตันต่อปี ปัจจุบันนี้มีสินค้าหลักจากไทยเข้ามาในจีน เช่น อาหาร ผลไม้ ถั่ว ร้อยอย่าง พารา ผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมเบา อาหารทะเล อาหารสัตว์ เป็นต้น และจากจีนเข้าไปในไทยจะเป็น ผลไม้เมืองหนาว หัวหอม วัสดุก่อสร้าง เครื่องจักรเกษตรกรรม สินค้าเบ็ดเตล็ดใช้ประจำวัน เป็นต้น และหลังจากที่จีน - ไทย ได้บรรลุข้อตกลงการค้าเสรีโดยทั้งสองประเทศมีข้อตกลงร่วมกันในการใช้นโยบายภาษี 0% สำหรับพืชผักผลไม้ รวมทั้งจีนได้ประกาศนโยบายลดภาษีนำเข้าให้แก่สินค้าไทย ลาว พม่า กัมพูชา เวียดนามแล้ว ทำให้ปริมาณการขนส่งสินค้าในแม่น้ำล้านช้าง - แม่น้ำโขงเพิ่มปริมาณขึ้นอย่างรวดเร็ว โดยประมาณการว่าในปี 2548 ที่ผ่านมานั้นสินค้าเข้าจีนโดยผ่านทางแม่น้ำโขงจะมีสูงถึง 3 แสนตันโดยประมาณ

เนื่องจากเส้นทางการขนส่งสินค้าจากไทยไปยังมณฑลยูนนานถูกกระทำผ่านลุ่มแม่น้ำโขง ซึ่งถือเป็นแม่น้ำที่มีขนาดใหญ่ มีต้นกำเนิดในที่ราบสูงทิเบต ไหลผ่านประเทศพม่า ไทย ลาว เขมรและเวียดนาม รวมระยะทางทั้งสิ้นกว่า 4,902 กิโลเมตร แต่เนื่องจากสภาพของแม่น้ำโขงตอนบนมีลักษณะคดเคี้ยว ดินเขินและมีเกาะแก่งจำนวนมาก ส่งผลให้การเดินเรือขนาด 60 ตัน สามารถกระทำได้เฉพาะ 8 เดือนในฤดูน้ำหลาก (เดือนพฤษภาคม-ธันวาคม) ดังนั้น จึงได้มีการปรับปรุงร่องน้ำเพื่อการเดินเรือในแม่น้ำแม่น้ำโขง(หลานช้าง) เพื่อเพิ่มขนาดระวางและปริมาณการเดินเรือ ให้สามารถรองรับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคตได้ โครงการดังกล่าวแบ่งการดำเนินงานออกเป็น 3 ระยะ ระยะแรกเป็นการดำเนินการปรับปรุงร่องน้ำเพื่อให้เรือขนาด 100-150 ตันสามารถเดินเรือผ่านได้ตลอดปี ระยะที่สอง สำหรับเรือขนาด 300 ตันและระยะที่สาม สำหรับเรือขนาด 500 ตัน ในช่วงเดือนธันวาคม 2545 - เดือนเมษายน 2546 ที่ผ่านมา ทางจีนได้ดำเนินการบูรณะร่องน้ำระยะที่ 1 รวมระยะทาง 331 กิโลเมตร เริ่มต้นจากหลักเขตแดนหมายเลข 243 ที่ชายแดนจีน-พม่าจนถึงเมืองห้วยทราย ประเทศลาว รวมแก่ง 11 แห่งและโขดหินที่เกิดขวางการเดินเรือ 10 แห่งในร่องน้ำเดินเรือแม่น้ำหลานช้าง-แม่น้ำโขง ซึ่งการปรับปรุงร่องน้ำดังกล่าวส่งผลให้เรือระวาง 100-150 ตันสามารถเดินเรือผ่านได้ตลอดทั้งปี อย่างไรก็ตาม ทางจีนได้ระงับการดำเนินการปรับปรุงร่องน้ำในระยะที่ 2 และ 3 เนื่องจากเกรงจะเกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและวิถีชีวิตของคนในพื้นที่โดยเฉพาะบริเวณลุ่มแม่น้ำโขงตอนล่าง

เส้นทางการคมนาคมสู่จีนตอนใต้โดยผ่านแม่น้ำโขงเป็นการขนส่งที่สำคัญที่สุดของการค้าไทย-จีนตอนใต้ โดยสินค้าสำคัญที่สุดของการค้าไทย-จีนตอนใต้ โดยสินค้าสำคัญที่ขนส่งจากเชียงแสน-สิบสองปันนา คือ ลำไย ยางพารา ข้าวหอมมะลิ ข้าวสาร และเมล็ดงา ส่วนสินค้าที่ขนส่งจากสิบสองปันนา-เชียงแสน คือ แอปเปิล สาลี่ กระเทียม สีน้แร่ ผ้าทอ และผักชนิดต่างๆ ปัจจุบันมีการขนส่งสินค้าระหว่างกันผ่านแม่น้ำโขงถึงประมาณร้อยละ 95 ของการขนส่งสินค้าทั้งหมด (ธนาคารแห่งประเทศไทย, 2548) การขนส่งผ่านแม่น้ำโขงมีรายละเอียด ดังนี้

เที่ยวขึ้น (จากไทยไปจีนตอนใต้)

(1) เชียงแสน-สบห้วย (พม่า) – เมืองลง (จีน) เป็นการขนส่งทางเรือในแม่น้ำโขงจากท่าเรือเชียงแสนนำเข้าพม่าที่ทำเรือสบห้วย ระยะทางประมาณ 160 กิโลเมตร เพื่อขนส่งทางบกนำเข้าจีนที่บริเวณเนิน 240 เขตเมืองลง ปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านเส้นทางนี้ประมาณร้อยละ 45 ของการขนส่งผ่านแม่น้ำโขงทั้งหมด เนื่องจากเป็นจุดที่สามารถขนส่งสินค้าเข้าจีนบริเวณชายแดนได้สะดวกมาก ใช้เวลาในการขนส่งเที่ยวขึ้น 1 วัน (เที่ยวลง 6 ชั่วโมง) สินค้าส่วนใหญ่เป็นสินค้าอุปโภคบริโภคทั่วไป เช่น เครื่องดื่ม มันพืช ขนมอบเคี้ยว ปัจจุบันรัฐบาลจีนอนุญาตให้ประชาชนที่อยู่บริเวณชายแดนนำเข้าสินค้าจากประเทศเพื่อบ้านที่มีมูลค่าต่ำกว่า 5,000 หยวน เพื่อใช้ในชีวิตประจำวันได้โดยไม่ต้องเสียภาษี โดยต้องเป็นสินค้าที่ผลิตได้ในประเทศเพื่อนบ้านที่มีพรมแดนติดกันเท่านั้น อย่างไรก็ตาม ในปฏิบัติพบว่าส่วนใหญ่เป็นสินค้าจากไทย เช่น เครื่องดื่มบำรุงกำลังและสินค้าอุปโภคบริโภค

(2) เชียงแสน-กวนเหล่ (จีน) เป็นการขนส่งทางเรือในแม่น้ำโขงจากเชียงแสนและนำเข้าจีนที่ทำเรือกวนเหล่ระยะทางประมาณ 220 กิโลเมตร ใช้เวลาขนส่งเที่ยวขึ้น 18 ชั่วโมง (เที่ยวลง 12 ชั่วโมง) หลังจากนั้นจึงขนส่งโดยรถบรรทุกไปที่เซี่ยงรุ่งหรือคุนหมิง เรือสินค้าระหว่าง 150 ดัน สามารถเดินเรือได้ตลอดทั้งปี นอกจากนี้ปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านเส้นทางนี้ประมาณร้อยละ 45 ของการขนส่งผ่านแม่น้ำโขงทั้งหมด สินค้าส่วนใหญ่เป็นผลไม้และสินค้าวัตถุดิบ เช่น ลำไยอบแห้ง และยางพารา เป็นต้น

(3) เชียงแสน-จิ่งหง (เซี่ยงรุ่ง) เป็นการขนส่งทางเรือในแม่น้ำโขงจากเชียงแสนนำเข้าจีนที่ทำเรือจิ่งหง ระยะทางประมาณ 300 กิโลเมตร ใช้เวลาขนส่งเที่ยวขึ้น 2 วัน (เที่ยวลง 18 ชั่วโมง) ปริมาณการขนส่งสินค้าในเส้นทางนี้ไม่มากนัก โดยมีการขนส่งสินค้าประมาณร้อยละ 10 ของการขนส่งทั้งหมดในแม่น้ำโขง เนื่องจากในช่วงน้ำน้อยไม่สามารถเดินเรือระหว่างท่าเรือกวนเหล่จิ่งหงได้ นอกจากนี้การขนส่งจากท่าเรือกวนเหล่-จิ่งหงต้องตรวจสอบสินค้าทั้งสองด้านทำให้เสียเวลาในการขนส่งเพิ่มขึ้นอีก 1 วัน พ่อค้าจึงหันไปขนส่งผ่านท่าเรือกวนเหล่หรือผ่านท่าเรือสบห้วยของพม่าเป็นหลัก

(4) เชียงแสน-ท่าเรืออื่นๆ เป็นการขนส่งระหว่างท่าเรือเชียงแสน-ซือเหมา ระยะทาง 380 กิโลเมตร หรือ เชียงแสน เชียงก (ลาว) แล้วขนส่งทางบกเข้าเมืองล่า (จีน) แต่ปริมาณการขนส่งน้อยมาก

ที่ผ่านมาการเดินทางเรือส่วนใหญ่กระทำได้ในช่วงฤดูน้ำหลาก 8 เดือน (เดือน พฤษภาคม-ธันวาคม) ทางจีนจึงมีโครงการปรับปรุงร่องน้ำเพื่อการเดินเรือให้สามารถรองรับการขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้น การปรับปรุงร่องน้ำดังกล่าวส่งผลให้สามารถเดินเรือระหว่าง 100-150 ตัน ได้ตลอดปีในช่วงน้ำมากสามารถเดินเรือถึง 200-300 ตันได้

เที่ยวล่อง (จากจีนตอนใต้มาไทย)

(1) จิ่งหง/กวนเหล่-เชียงแสน เป็นเส้นทางสำคัญในการขนส่งสินค้าจากจีนถึงไทย โดยสินค้าที่นิยมขนส่งผ่านเส้นทางนี้ได้แก่ แอปเปิล สาลี่ กระเทียม เมล็ดทานตะวัน เป็นต้น

(2) จิ่งหง/กวนเหล่/สบห่วย ท่าเรือบ้านโป่ง (Wanpong) พม่า หลังจากนั้นจึงขนส่งสินค้ามาขายบริเวณจังหวัดท่าขี้เหล็ก (พม่า) หรือนำเข้าไทยบริเวณชายแดนแม่สายเป็นเส้นทางสำคัญอีกเส้นทางหนึ่งในการขนส่งสินค้าจากจีนถึงไทย โดยสินค้าที่นิยมขนส่งผ่านเส้นทางนี้ได้แก่ เครื่องใช้ไฟฟ้า เสื้อผ้า ชุดชั้นใน DVD/CD และอุปกรณ์เครื่องใช้ในบ้าน เป็นต้น



รูปที่ 7.17 ท่าเรือกวนเหล่ของจีน

เรือขนส่งสินค้าปัจจุบันมีจำนวนเรือขนส่งสินค้าในแม่น้ำโขงประมาณ 118 ลำ เป็นเรือจีนประมาณ 112 ลำ เรือพม่าประมาณ 1-3 ลำ และเรือจากลาวประมาณ 1-3 ลำ ถึงแม้ว่าจะมีเรือของไทยบ้าง แต่ต้องจดทะเบียนเป็นเรือจีนเพื่อความสะดวกในการขนส่งผ่านพม่าและลาว เรือขนส่งสินค้าในแม่น้ำโขงมีลักษณะเป็น Bulk Carrier ใช้ขนถ่ายสินค้าประเภทเทกอง ส่วนใหญ่มีขนาดระวางประมาณ 120 ตัน กินน้ำลึกประมาณ 80-120 เซนติเมตร เรือขนาดใหญ่ที่สุดมีระวาง บรรทุกประมาณ 300 ตัน และขนาดเล็กที่สุดมีระวางบรรทุก ประมาณ 40 ตัน เรือแต่ละลำสามารถบรรทุกสินค้าประมาณ 2 ใน 3 ของ Dead Weight เพื่อความปลอดภัยในการขนส่ง

สำหรับค่าระวางการขนส่งขึ้นอยู่กับความต้องการของการขนส่งสินค้าในแต่ละช่วงเวลา หากความต้องการขนส่งน้อย ค่าระวางจะต่ำลง หากความต้องการขนส่งมากค่าระวางจะสูงขึ้น โดยทั่วไปค่าระวางการขนส่งชาล่อง (จิ่งหง-เชียงแสน) ประมาณ 150-300 หยวน/ตัน (สินค้า ได้แก่ หอม กระเทียม เมล็ดทานตะวัน) ชาขึ้น (เชียงแสน-กวนเหล่ย์) ประมาณ 100-300 หยวน/ตัน (สินค้า ได้แก่ ลำไยแห้ง ยางพารา) เฉลี่ยแล้วปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านแม่น้ำโขงที่ผ่านด่านศุลกากรเชียงแสนปีละประมาณ 150,000 ตัน มีค่าขนส่งประมาณปีละ 150 ล้านบาท อย่างไรก็ตามแม้ว่าปัจจุบันค่าน้ำมันจากจิ่งหง-เชียงแสน (ไปกลับ) จะเพิ่มขึ้นจาก 40,000 กว่าบาท เป็น 70,000 กว่าบาทต่อลำ แต่ค่าขนส่งยังไม่ปรับเพิ่มขึ้น เนื่องจากการเดินเรือมีการแข่งขันสูง

อย่างไรก็ตาม หลังจากมีข้อตกลงเร่งลดภาษีผักและผลไม้ไทย-จีน (Early Harvest) เหลือร้อยละ 0 ผู้ประกอบการไทยและจีนเริ่มหันไปขนส่งสินค้าผักและผลไม้ผ่านทางทะเลมากขึ้น เนื่องจากผู้ประกอบการค้าไม่จำเป็นต้องใช้เส้นทางขนส่งทางชายแดนจีน ซึ่งเดิมบางส่วนใช้ความได้เปรียบต่าง ๆ ของเส้นทาง เช่น ประชาชนจีนที่อยู่บริเวณชายแดนจีนสามารถนำเข้าสินค้าได้โดยไม่ต้องเสียภาษี (มูลค่าไม่เกิน 5,000 หยวน) หรือ คิดอัตราภาษีนำเข้าสินค้าจากประเทศที่มีพรมแดนติดกับจีนเพียงร้อยละ 50 ของอัตราปกติ เป็นต้น อีกทั้งยังขนส่งถึงเมืองปลายทางได้โดยตรงทำให้ผู้ประกอบการเดินเรือปรับราคาค่าระวางขนส่งในแม่น้ำโขงในบางช่วงลดลงมาก

ข้อจำกัดในการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำโขง มีเกาะแก่งในแม่น้ำมากในช่วงน้ำน้อย ร่องน้ำตื้นเขิน เป็นอุปสรรคต่อการเดินเรือทำให้การขนส่งทางเรือส่วนใหญ่ทำได้ในช่วงกลางวัน ขณะที่กลางคืนสามารถเดินเรือได้เฉพาะบางช่วงเท่านั้น นอกจากนี้ท่าเรือในจีนตอนใต้ยังขาดเครื่องมือสำหรับยกตู้สินค้าเพื่ออำนวยความสะดวกในการขนถ่ายสินค้าขาดคลังสินค้า และงานด้านพิธีศุลกากรในจีนยังมีความเข้มงวดในการนำเข้าสินค้า



รูปที่ 7.18 สภาพการขนส่งในแม่น้ำโขงจากจีนมาไทย

ขาลงใช้ระยะเวลา 1 วัน

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

Copyright© by Chiang Mai University

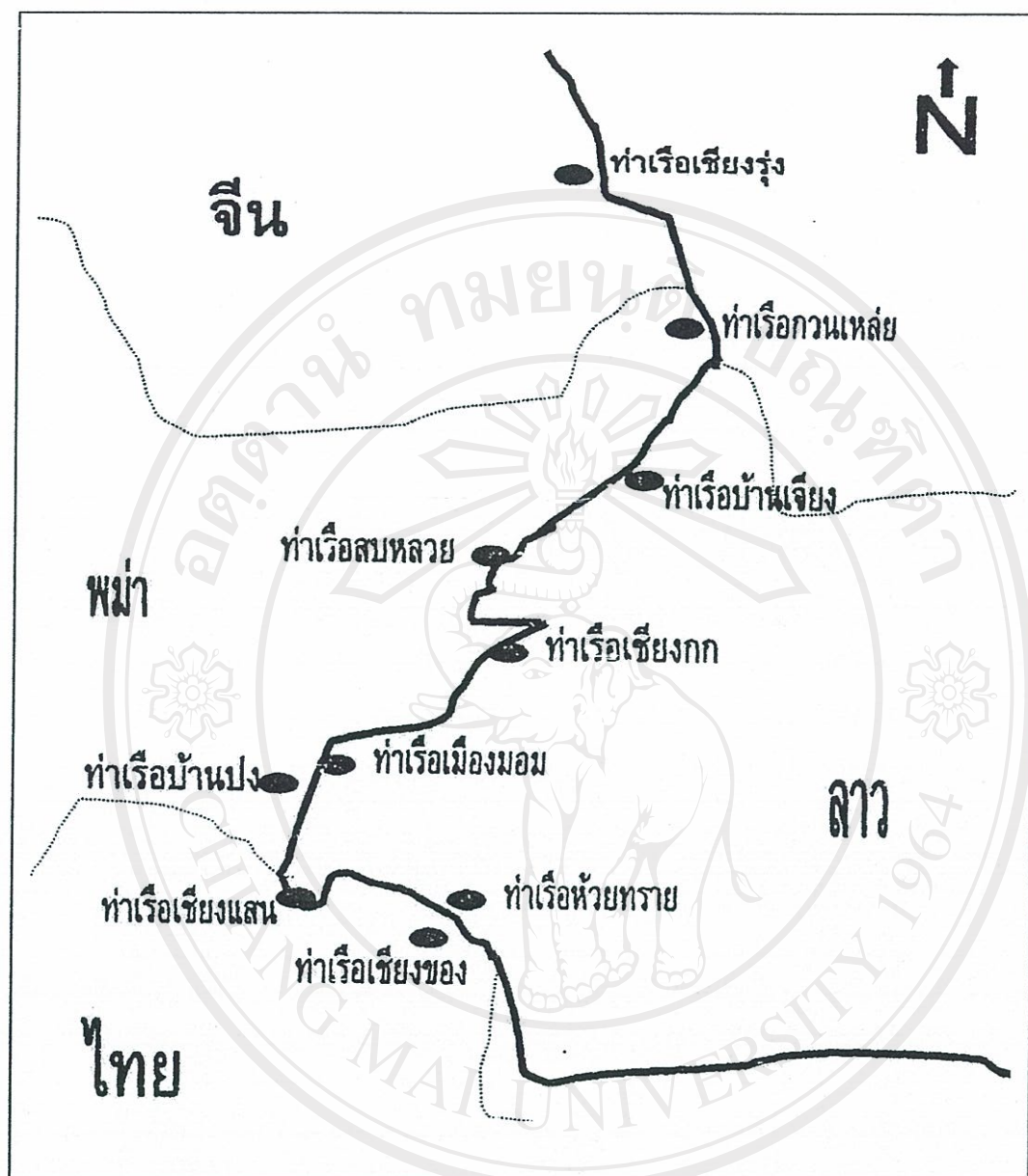
All rights reserved



รูปที่ 7.19 การเดินทางขาขึ้นจากไทยไปยังจีนตอนใต้ใช้ระยะเวลา 2 วัน



รูปที่ 7.20 ท่าเรือจิ่งหง เขตปกครองพิเศษสิบสองปันนา



ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

ที่มา: กรรณิกา เพชรแก้ว (2547)

รูปที่ 7.21 แสดงที่ตั้งท่าเรือในแม่น้ำโขง

Copyright by Chiang Mai University
All rights reserved

7.6 ปัญหาและอุปสรรคของการค้าชายแดนไทย - จีนในแม่น้ำโขง

ปัญหาและอุปสรรคที่เกิดกับการขนส่งสินค้าระหว่างไทย-จีนตอนใต้มีอยู่ 3 สาเหตุที่สำคัญ คือ ปัญหาของเกาะแก่งในแม่น้ำโขง ระดับน้ำในแม่น้ำโขง และการสร้างเขื่อนกั้นแม่น้ำโขงในจีน ซึ่งสามารถอธิบายได้ดังต่อไปนี้

7.6.1 การระเบิดเกาะแก่งเพื่อเปิดการเดินเรือเชิงพาณิชย์

แนวคิดของการระเบิดเกาะแก่งในแม่น้ำโขงเพื่อเปิดการเดินเรือเชิงพาณิชย์เกิดขึ้นภายใต้แผนความร่วมมือของอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (Greater Mekong Subregion) ซึ่งครอบคลุมภาคี 6 ประเทศ คือ จีน ลาว ไทย พม่า กัมพูชา และเวียดนาม เป็นโครงการหนึ่งในการพัฒนาสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจ แม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง อันเป็นแม่น้ำนานาชาติ ความยาวทั้งสิ้น 4,880 กม. มีต้นกำเนิดจากภูเขา Tanggula ในจังหวัด Qinghai ประเทศจีน เป็นระยะทาง 2,130 กม. จากท่าเรือซีเหมิน ประเทศจีน ถึงท่าเรือที่หลวงพระบาง ประเทศลาว เป็นเส้นทางพรมแดนจีน-พม่า ยาว 31 กม. เส้นทางพรมแดนลาว-พม่า 234 กม. เป็นเส้นทางพรมแดนลาว-ไทย 976 กม. นอกนั้นไหลอยู่ใน ลาว เวียดนามและกัมพูชา

โครงการปรับปรุงลำน้ำโขง เป็นแนวคิดของรัฐบาลจีน เพื่อเปิดเส้นทางขนส่งสินค้าและการคมนาคมผ่านลำน้ำโขง สู่ตลาดอินโดจีน แต่เนื่องจากสภาพธรรมชาติของแม่น้ำโขงยังเป็นอุปสรรค เพราะมีเกาะแก่งและสันดอน อยู่เป็นจำนวนมาก ตลอดสายน้ำโขง ทำให้เรือที่มีขนาดเพียง 60 ตัน เท่านั้น ที่แล่นผ่านได้ จึงมาสู่ข้อสรุปของภาคี 4 ประเทศ คือจีน ไทย พม่า และลาวว่าจะร่วมมือกันปรับปรุงควบคุมลำน้ำโขงเพื่อเปิดเส้นทางเรือขนาดใหญ่ขึ้น อันทำให้เป็นที่มาของแนวคิดการระเบิดเกาะแก่งและลอกสันดอนใหม่ เพื่อปรับปรุงลำน้ำโขงให้มีลักษณะคล้ายคลอง (Canalization) เพื่อให้สามารถแล่นเรือขนาดใหญ่ คือ 100 ,300 และ 500 ตัน ได้ตามลำดับ โดย ทั้ง 4 ประเทศได้ลงนามเมื่อ 20 เมษายน 2543 ซึ่งประเทศลาว เป็นประเทศสุดท้ายที่ลงนามไปเมื่อต้นปี 2545 โดยระยะขุดลอกสันดอนและระเบิดหินแบ่งออกเป็น 2 ระยะหลักๆ คือ

ระยะแรก เป็นการขุดลอกสันดอนและระเบิดเกาะแก่งต่างๆ ในฤดูน้ำลด 2 ปี

ระยะที่สอง เป็นกระบวนการควบคุมระดับความลึกของลำน้ำให้ได้มาตรฐานการเดินเรือขั้วระวางขนาดใหญ่ ซึ่งเป็นแบ่งออกเป็น 3 ระยะย่อย คือ

- ระยะที่ 1 หลังจากระเบิดแก่ง ลอกลำน้ำและติดตั้งสัญญาณเดินเรือ หรือ ติดวินช์ แล้ว จะเริ่มเดินเรือที่มีระวางบรรทุก 100 ตัน เป็นระยะเวลาอย่างน้อยร้อยละ 95 ของรอบปี

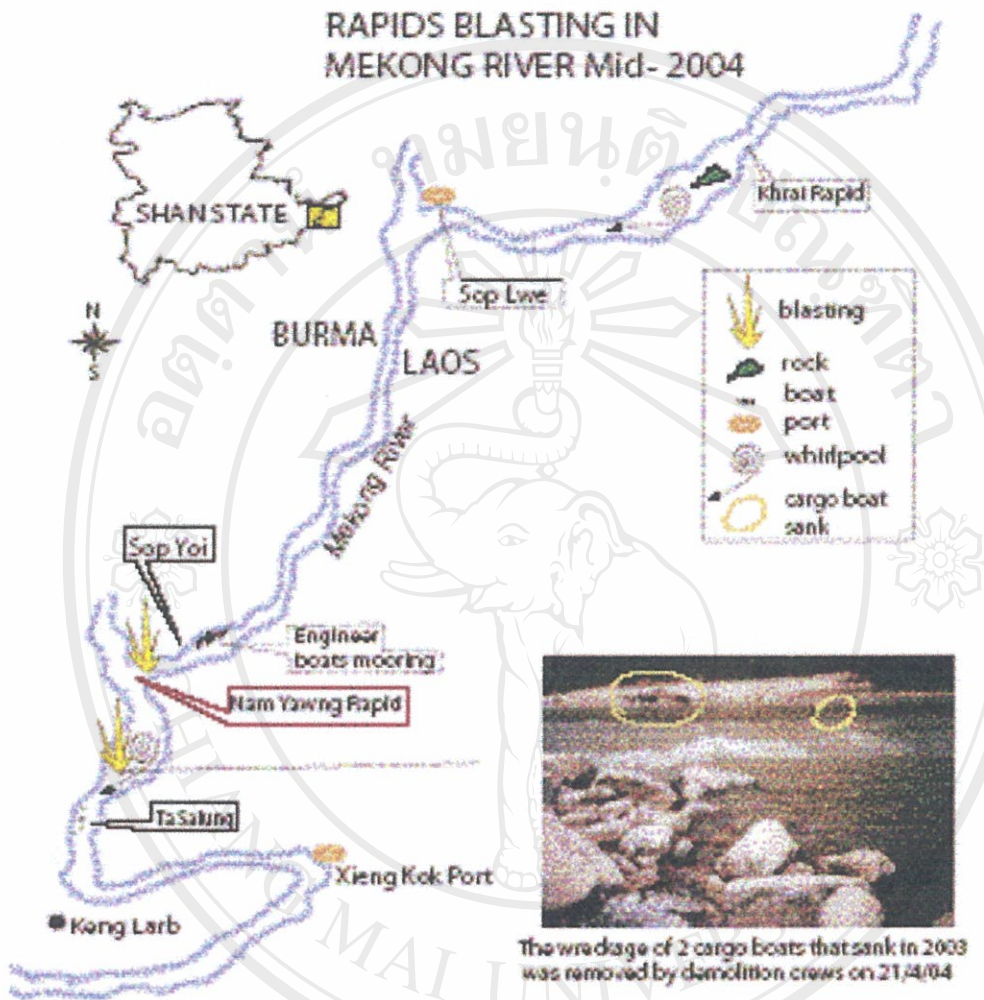
- ระยะที่ 2 เป็นการปรับปรุงแก่งจำนวน 51 แห่ง จะทำให้สามารถเดินเรือขนาด 300ตันเป็นระยะเวลาอย่างน้อยร้อยละ 95 ของรอบปี

- ระยะที่ 3 เป็นการตกแต่งลำน้ำ เพื่อให้สามารถเดินเรือ 500 ตัน เป็นระยะเวลาอย่างน้อยร้อยละ 95 ของรอบปี

โดยทางการจีนได้ดำเนินการบูรณะร่องน้ำระยะที่ 1 รวมระยะทาง 331 กิโลเมตร เริ่มต้นจากหลักเขตแดนหมายเลข 243 ที่ชายแดนจีน-พม่าจนถึงเมืองห้วยทราย ประเทศลาว รวมแก่ง 11 แห่งและโขดหินที่กีดขวางการเดินเรือ 10 แห่งในร่องน้ำเดินเรือแม่น้ำหลานชาง-แม่น้ำโขง ซึ่งการปรับปรุงร่องน้ำดังกล่าวส่งผลให้เรือระวาง 100-150 ตันสามารถเดินเรือผ่านได้ตลอดทั้งปี

ส่วนการดำเนินการปรับปรุงร่องน้ำในระยะที่ 2 มีวัตถุประสงค์เพื่อโครงการเปิดร่องน้ำเพื่อการเดินเรือพาณิชย์ในเขตแม่น้ำโขงตอนบน “ระยะที่สอง” ดำเนินไปอย่างเต็มที่ โครงการนี้เริ่มต้นขึ้นเมื่อเดือนมีนาคม 2545 เพื่อกรุยทางให้เรือบรรทุกสินค้าขนาดใหญ่สามารถเดินทางตามแม่น้ำโขงระหว่างมณฑลยูนนานทางตอนใต้ของจีนกับเมืองหลวงพระบางในลาวได้สะดวก ในสภาพธรรมชาติ สายน้ำในช่วงนี้เหมาะสมกับการเดินเรือที่มีน้ำหนักระวางเพียง 60 ตันเท่านั้น โครงการนี้ได้ทำลายเกาะแก่งและกลุ่มหินขนาดใหญ่ได้นำ เพื่อกรุยทางให้เรือที่มีน้ำหนักบรรทุกกระวางมากกว่า 500 ตันสามารถแล่นผ่านไปได้อย่างปลอดภัย โครงการในระยะแรกซึ่งสิ้นสุดลงเมื่อกลางเดือนเมษายน 2546 ตั้งเป้าที่จะระเบิดเกาะแก่งขนาดใหญ่ 11 แห่ง และกลุ่มหินได้นำที่กระจัดกระจายอีก 10 แห่ง ส่วนมากอยู่บริเวณช่วงแม่น้ำที่เป็นพรมแดนระหว่างพม่า-ลาว

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved



รูปที่ 7.22 แนวระเบิดเกาะแก่งในแม่น้ำโขง

ปัญหาที่เกิดขึ้นจากความล่าช้าในการระเบิดเกาะแก่งในช่วงแรก และความต่อเนื่องถึงงานในระยะที่สองมีเป้าหมายจะระเบิดเกาะแก่งและกลุ่มหิน 51 แห่ง เพื่อให้เรือสินค้าที่มีน้ำหนักระวางอย่างน้อย 300 ตันสามารถแล่นผ่านไปได้ แต่ระยะเวลาที่ทำงานเริ่มตั้งแต่เดือนมกราคม-มิถุนายน โดยมีตารางของการระเบิดเกาะแก่งในแม่น้ำโขงได้มีการแจกจ่ายกำหนดการทำงานเป็นภาษาจีน ลาว พม่าและไทย ให้กับเรือบรรทุกสินค้าเท่านั้น โดยระบุว่าจะมีการระเบิดเกาะแก่งในวันใดบ้าง แต่กำหนดการที่เขียนขึ้นก็ไม่ได้มีความแน่นอนเสียทั้งหมด ไม่มีใครแน่ใจว่าจะมีการระเบิดขึ้นเมื่อใดกันแน่ ยกเว้นผู้ที่มิวิทยุรับส่งซึ่งจะได้รับข้อความเตือนทันทั่วทั้งที่ เมื่อมีการระเบิดแก่งบริเวณปากแม่น้ำ

นอกจากนี้ยังทำให้เกิดปัญหาเกี่ยวกับการเดินเรือในแม่น้ำโขง กล่าวคือ ผลกระทบต่อระบบนิเวศน์ การจับปลาเพื่อบริโภคเป็นแหล่งโปรตีน และในบางกรณีก็สร้างรายได้ให้ รวมไปถึงการที่มีแต่เรือสินค้าสองถึงสามชั้นจากประเทศจีนที่วิ่งจากเชียงแสนทางตอนเหนือของไทยไปยังท่าเรือกว๋นเหลยติดกับพรมแดนประเทศจีน การสัญจรที่คับคั่งของเรือขนาดใหญ่เริ่มใช้แม่น้ำโขงมากขึ้น ทำให้เรือหาปลาและเรือโดยสารขนาดเล็กก็ได้รับผลกระทบต่อการสัญจรของเรือขนาดเล็ก นอกจากนี้ การมีเรือบรรทุกสินค้าจากจีนที่บรรทุกสินค้าแห่งจมลงที่แก่งตาลอนเรือแตกและจมลงใต้น้ำหลังจากชนกับซากกลุ่มหินซึ่งระเบิดไม่หมด เป็นต้น

จากที่กล่าวไปแล้วว่าอย่างไรก็ตามทางการจีนได้ระงับการดำเนินการปรับปรุงร่องน้ำในระยะที่ 2 และ 3 เนื่องจากเกรงจะเกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและวิถีชีวิตของคนในพื้นที่ โดยเฉพาะบริเวณลุ่มแม่น้ำโขงตอนล่าง

ซึ่งถึงแม้ว่าการระงับการดำเนินการปรับปรุงร่องน้ำจะสิ้นสุดลงแต่ปัญหาที่กำลังเกิดขึ้นและเป็นอุปสรรคต่อการเดินเรือในแม่น้ำโขงมากขึ้นอย่างมากในปัจจุบัน ได้แก่ การสร้างเขื่อนกั้นแม่น้ำโขงในประเทศจีน โดยทางการจีนวางแผนในการสร้างเขื่อนพลังงานไฟฟ้า 8 เขื่อน ในแม่น้ำโขงตอนบนเพื่อผลิตไฟฟ้าให้กับภาคตะวันตกเฉียงใต้ของจีนและประเทศไทย โดยมีเขื่อนมันวานเป็นเขื่อนแรกของโครงการที่ถูกสร้างขึ้นและแล้วเสร็จในปี 2539 เขื่อนขนาดใหญ่มากกว่า 100 เขื่อน ถูกกำหนดให้มีขึ้นบนลำน้ำโขงและแม่น้ำสาขา โดยได้รับการสนับสนุนและผลักดันจากสถาบันหลัก คือ ธนาคารพัฒนาเอเชีย ธนาคารโลก และคณะกรรมการบริหารแม่น้ำโขง ซึ่งทั้ง 3 สถาบัน เป็นองค์กรที่มีเป้าหมายหลักในการบริหารและจัดการแม่น้ำโขงเชิงพาณิชย์

ทั้งนี้โครงการบางส่วนได้ดำเนินการแล้วเสร็จไปแล้ว และโครงการหลักที่สร้างผลกระทบอย่างมากต่อลุ่มน้ำโขงทั้งหมด คือ การก่อสร้างเขื่อนขนาดใหญ่ 8 เขื่อน กั้นแม่น้ำโขงตอนบน หรือแม่น้ำหลานชางในประเทศจีน ภายใต้โครงการหลานชาง - เจียง ซึ่งเป็นโครงการสร้างเขื่อนกั้นแม่น้ำโขงเพื่อผลิตกระแสไฟฟ้าในมณฑลยูนนาน ประเทศจีน ซึ่งให้เกิดการหักท้วงและความวิตกกังวลของประเทศที่อยู่ปลายน้ำว่าจะมีผลกระทบกับแม่น้ำโขง ระบบนิเวศน์ และชุมชน รวมทั้งประเด็นที่จีนกำลังจะกลายเป็นผู้ควบคุมลำน้ำโขง แม่น้ำนานาชาติ เป็นต้น

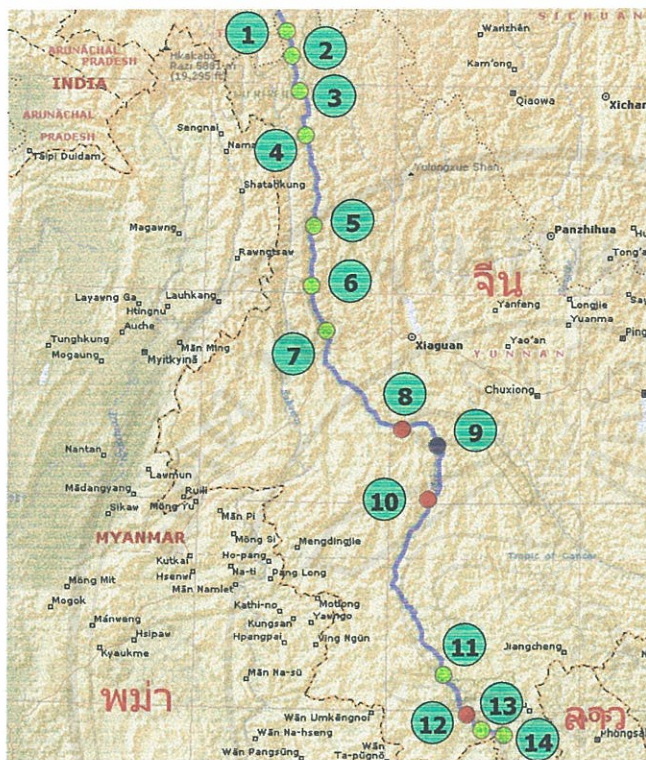
ในปัจจุบันมี 2 เขื่อน ที่ดำเนินการก่อสร้างเสร็จแล้ว คือ เขื่อนไฟฟ้าพลังน้ำมานวาน สร้างเสร็จในปี พ.ศ. 2539 และเขื่อนไฟฟ้าพลังน้ำดาเซาซาน ซึ่งมีกำหนดการก่อสร้างแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2546 แต่ปัจจุบันมีกำหนดการสร้างล่าช้ากว่ากำหนด และเขื่อนที่กำลังดำเนินการก่อสร้างอยู่ในขณะนี้ คือ เขื่อนไฟฟ้าพลังน้ำเซียวหวาน เป็นเขื่อนที่มีขนาดใหญ่ที่สุดในโลก สันเขื่อนสูงถึง 248 เมตร คาดว่าจะแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2555 โดยทางการจีนได้เริ่มดำเนินการก่อสร้างไปแล้วเมื่อเดือนมกราคม 2545 รวมทั้งเขื่อนจิงหงในสิบสองปันนาที่อยู่ระหว่างการศึกษเตรียมการก่อสร้าง และได้ปรับแต่งหน้าดินบริเวณฝั่งโขงไปแล้ว

ตารางที่ 7.1 สถานะภาพของเขื่อนต่าง ๆ ในโครงการของจีน

เขื่อน	ความสูง (เมตร)	กำลังการผลิตไฟฟ้า (เมกะวัตต์)	จำนวน ประชาชน ที่จะถูกอพยพ	สถานภาพ ปัจจุบัน	ปีที่แล้วเสร็จ
มานวาน	126	1,500	3,503	แล้วเสร็จ	2539
ด้าเซาซาน	110	1,350	6,050	กำลังก่อสร้าง	2546
เซียวหวาน	300	4,200	32,737	กำลังก่อสร้าง	2555
จิงหง	119	1,500	2,264	ช่วงการศึกษา ความเป็นไปได้	2553
หอซาตู	254	5,000	23,826	ช่วงการศึกษา ความเป็นไปได้	2560
กอนเกาเคียว	130	750	?	?	?
กั้นลันบา	?	150	?	?	?
เมงซอ	?	600	?	?	?

ที่มา: Plinston & Daming (2000 อ้างใน http://www.searin.org/Th/Mekong/Mek_dam_a1.htm)

Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved



โครงการพัฒนาเชื่อมในจีน

1. Liutongsiang
2. Jiabi
3. Wunenglong
4. Tuoba
5. Huangdeng
6. Tiemenkan
7. Guongguoqio
8. Xiaowan
9. Manwan
10. Dachaoashan
11. Nuozhado
12. Jinghong
13. Ganlanba
14. Mengsong

สถานะ

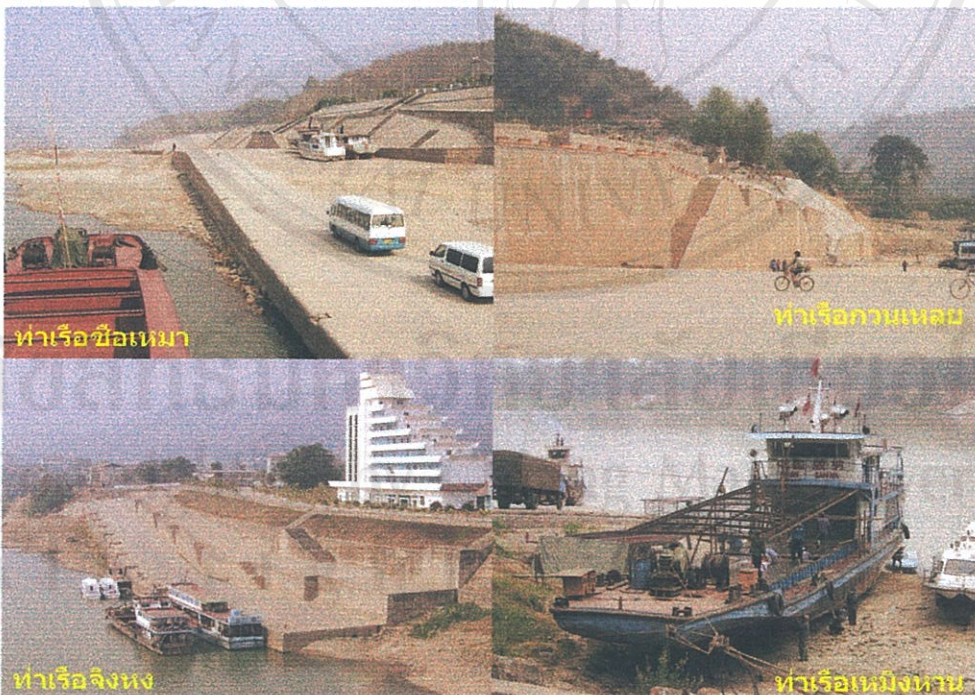
- Completed
- Under construction
- Study

รูปที่ 7.24 โครงการพัฒนาเชื่อมในจีน

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved



รูปที่ 7.25 เชื้อนจึงห่งที่กำลังก่อสร้าง



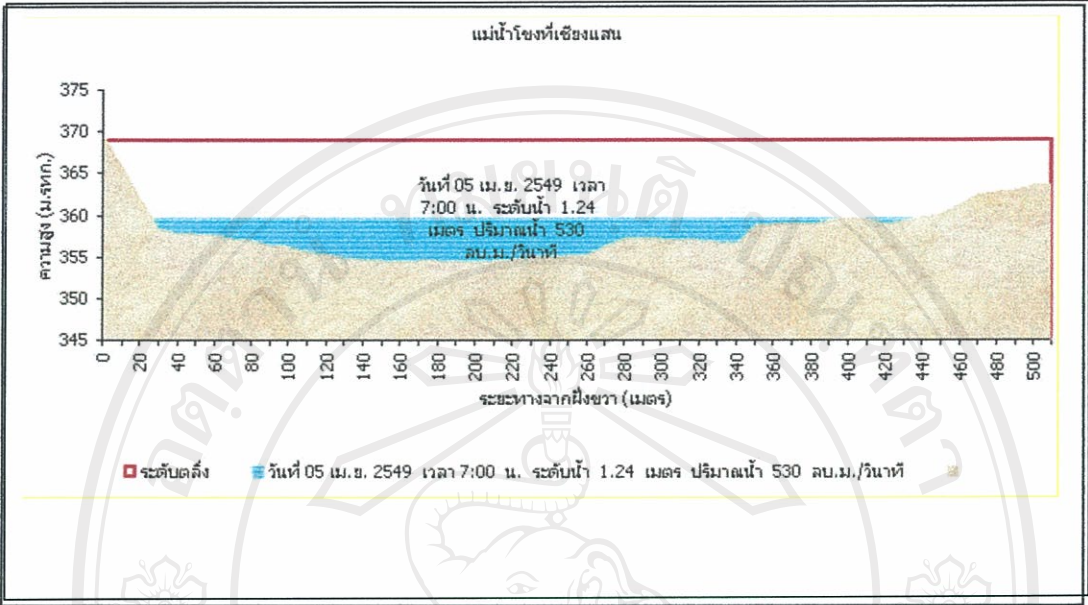
รูปที่ 7.26 การพัฒนาท่าเรือของจีน



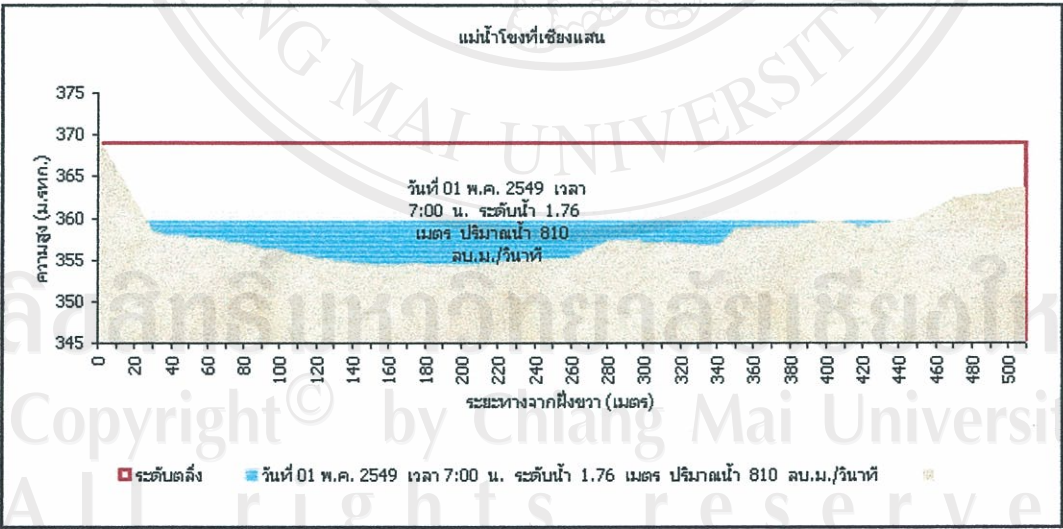
รูปที่ 7.27 ระดับน้ำในแม่น้ำโขงที่ทำเรือเชียงแสน ณ วันที่ 31 มีนาคม 2549

7.6.2 ระดับน้ำในแม่น้ำโขง ก่อนปรับปรุงร่องน้ำในแม่น้ำโขงตอนบนระยะที่ 1 ในช่วงระหว่างเดือนมกราคม-เมษายน ซึ่งเป็นฤดูแล้ง ระดับน้ำจะอยู่ระหว่าง 1.5 - 2.0 เมตร สามารถเดินเรือขนาดไม่เกิน 80 ตัน ส่วนในช่วงเดือนพฤษภาคม-ธันวาคม ระดับน้ำจะอยู่ระหว่าง 2.0-4.0 เมตร

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved



รูปที่ 7.28 ระดับน้ำในแม่น้ำโขง ณ วันที่ 5 เมษายน 2549



รูปที่ 7.29 ระดับน้ำในแม่น้ำโขง ณ วันที่ 1 พฤษภาคม 2549